

Reçu le 22 FEV. 1988

Bulletin semestriel

ISSN - 0987.1330 N° 2 - 1987



Photo : Atelier Photo DZ

MUSEE DU BATEAU

place de l'enfer 29100 DOUARNENEZ



# TREIZOUR

AMIS DU MUSEE DU BATEAU

(Association régie par la loi du 1er juillet 1901).

MUSEE DU BATEAU, Place de l'Enfer  
29100 - DOUARNENEZ

## SOMMAIRE

RAPPORT MORAL DU PRESIDENT MICHEL PHILIPPE  
A L'ASSEMBLEE GENERALE 1987.

PROPOS DU PRESIDENT MICHEL PHILIPPE LORS DE  
LA PRESENTATION DE DOUARNENEZ 88.

LETTRE DE ROCKPORT APPRENTICESHOP  
INTRODUCTION DE MICHEL PHILIPPE

François BAUDEAN

DOUARNENEZ 86 - CARTE POSTALE  
DESSINS DE FANCH MOAL.

François LE ROLLAND

LE "TREIZOUR" OU LE PASSEUR

Yves TANNEAU

LE PASSAGE DE LA RIVIERE DE POULDAVID  
A PORT-RHU

Yves TANNEAU

LA BAIE DE DOUARNENEZ A L'AGE DU BRONZE  
PROPOS SUR LES BATEAUX ANCIENS

Josick PEUZIAT

LE ROLE DES ASSOCIATIONS DANS LES MUSEES  
MARITIMES.

François BARBAUD

LETTRE DE "FLEUR DE LAMPAUL"

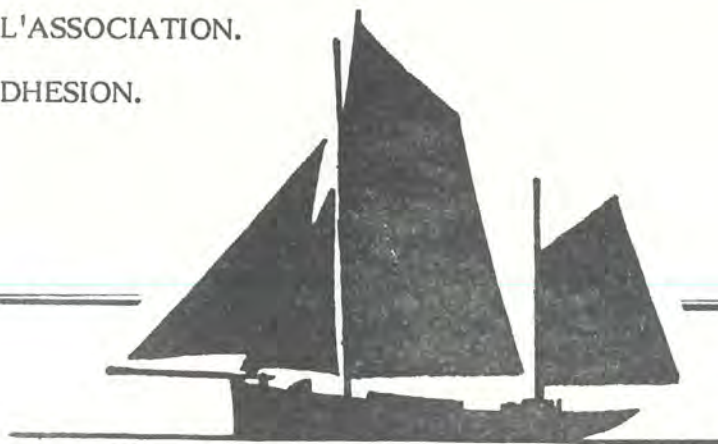
Anne BURLAT

LES ATELIERS DE PORT-RHU.

Charlie HERVE-GRUYER

LES BUTS DE L'ASSOCIATION.

BULLETIN D'ADHESION.



# RAPPORT MORAL

du Président Michel Philippe,

à l'Assemblée Générale du 20 juin 1987.

**L**a mise en place du Musée, le succès des fêtes de DOUARNENEZ 86, auxquelles TREIZOUR a voulu participer de tous ses moyens en hommes, en trésorerie et en matériel, ont été suivis de l'amorce d'un débat dans lequel tout DOUARNENEZ se trouve impliqué.

A travers tout cela, TREIZOUR a vécu du mieux possible une année exaltante et parfois compliquée.

Nous sommes ensemble pour essayer d'associer au maximum tous ceux qui s'intéressent à nos activités, elles sont multiples, chacun peut y trouver sa place selon son goût.

Je passe rapidement sur le caractère formel de notre travail qui a comporté :

- la mise en place du Conseil d'Administration et du bureau actuel ;

- 13 réunions de bureau ou du Conseil d'Administration ;

- la participation à 8 ou 10 réunions techniques en Mairie, portant sur des questions aussi diverses que les assurances de responsabilité de nos activités ou sur les discussions techniques concernant les avant projets portuaires ou d'aménagement du Musée (dont TREIZOUR est partie du Comité d'Animation).

Les discussions et les activités ont

porté également sur l'environnement du Musée (les chantiers de l'Enfer par exemple).

TREIZOUR est propriétaire de la Chaloupe TELENN MOR symbole de notre association mais également de DOUARNENEZ, voire du mouvement des vieux gréements, nos bateaux participent à la vie du Centre Nautique de Tréboul.

Bien entendu, nous avons participé directement aux fêtes de DOUARNENEZ 86 et aux activités de la Fédération Régionale pour la Culture Maritime, que nous avons eu la joie de voir s'installer à DOUARNENEZ tout près du Musée du Bateau.

Nos relations avec le Chasse-Marée sont bien sûr tout à fait étroites.

Tout ceci nous a apporté beaucoup de satisfactions. Ces satisfactions se sont assorties de soucis, et nous voulons les élargir et surtout les partager : Non les soucis d'un côté pour les uns et les satisfactions d'un autre côté pour les autres bien entendu.

Parmi les membres de TREIZOUR il y a des passionnés : j'ose dire qu'il n'y a que cela. Vos critiques, vos projets, vos suggestions pour que l'Association se développe mais surtout pour qu'elle soit de plus en plus un centre de ralliement et



d'activités pour les passionnés que DOUARNENEZ accueille nous sont nécessaires.

TREIZOUR se trouve très naturellement, en tant que collecteur initial des éléments qui y sont exposés, au coeur de la vie du Musée.

Une adaptation statutaire est devenue nécessaire.

### MODIFICATIONS DES STATUTS

Les modifications portent sur quatre points

- la dénomination de l'Association,
- le siège de l'Association,
- l'objet,
- l'administration.

#### 1. DENOMINATION

L'Association est dénommée, "TREIZOUR, AMIS DU MUSEE DU BATEAU".

#### 2. SIEGE

Le siège de l'Association est situé au Musée du Bateau, Place de l'Enfer, 29100 DOUARNENEZ.

#### 3. OBJET

L'association a pour but l'étude de l'histoire et des traditions nautiques sous leurs aspects économiques, techniques, sociologiques et ethnologiques en relation avec le Musée du Bateau ; le sauvetage, la restauration et la mise en valeur du patrimoine maritime, fluvial et lacustre ; la participation à la vie du Musée ; l'animation et la promotion de la culture nautique en général. Tous les moyens concourant à ces buts pourront être mis en oeuvre par décision de l'Association.

#### 4. ADMINISTRATION

L'association est dirigée par un

Conseil d'Administration composé de douze membres dont quatre sont membres de droit et huit sont élus.

Sont membres de droit :

- La Ville de Douarnenez représentée par un membre du Conseil Municipal, désigné par le Conseil Municipal.

- La Fédération Régionale pour la Culture Maritime, représentée par un de ses membres désigné par le Président.

- La S.C.O.P "Le Chasse-Marée" représentée par un de ses membres désigné par le Directeur de la Rédaction.

- Le Conservateur du Musée du Bateau, es-qualité.

Les huit autres membres sont élus pour trois ans, à la majorité simple, par l'Assemblée Générale. Ces huit membres sont rééligibles.

Le Conseil d'Administration se réserve le droit d'inviter, à chacune de ses séances, une ou plusieurs personnes, en raison de leur compétence et en rapport avec l'ordre du jour.

Le Conseil d'Administration choisit parmi ses membres un bureau composé de

- le Président,
- le Vice-Président,
- le Trésorier,
- le Secrétaire,
- le Trésorier-adjoint,
- le Secrétaire-Adjoint.

Les pages 3 et suivantes des statuts d'origine, établis par acte authentique du 22 novembre 1979, demeurent inchangés.

L'assemblée a adopté ces modifications des statuts et a approuvé la cession à la commune de DOUARNENEZ, propriétaire du Musée Municipal sous toutes les garanties que réservent la conservation et le Conservateur (inaliénabilité, incessibilité aux tiers) des collections devenues propriétés de TREIZOUR depuis le début de ses activités.



Les prêts ou facilités offerts par les particuliers à TREIZOUR ne sont bien sûr pas concernés.

"TREIZOUR, Amis du Musée du Bateau", appelé désormais par ce nom, a des projets ; beaucoup d'entre vous y ont participé directement ou sont désireux de le faire.

Si vous avez peur des ampoules, de la vase, du coltar, de la peinture, de la tannée, vous risquez d'être un peu déconcertés avec nous, mais croyez bien qu'un bateau impeccable reste notre idéal ; en tirer le maximum en vitesse, en manoeuvre, en vie, en sensations sur un mouille cul ou sur SOLVEIG ou FLEUR DE LAMPAUL est pour nous un plaisir que nous aimons par dessus tout partager.

Ce plaisir chez nous, est toujours l'aboutissement d'une recherche, d'un effort, un peu particuliers qui sont justement notre caractéristique.

Nos bateaux doivent être beaux et naviguer. J'invite les plus attirés par cet aspect là de nos activités, propriétaires individuels de bateaux ou sympathisants à former au sein de l'association la structure "navigante" décidée à s'adapter à nos bateaux, à notre environnement portuaire et à notre superbe plan d'eau. Organisons des journées, des croisières amicales en Iroise et au-delà et à former la structure prête à assurer notre participation sur l'eau aux fêtes de DOUARNENEZ 88 par exemple.

D'autres peuvent se grouper plus directement autour du Musée, de son fonctionnement et de son environnement : contacts, démarches, participation aux expositions, aux manifestations terrestres ou maritimes, en France ou à l'étranger, ou tout simplement à DOUARNENEZ : mise en place de sympathiques expositions comme celle de la Chapelle Saint-Michel préparée par notre secrétaire Josik PEUZAT ou l'élaboration de la publication que TREIZOUR ambitionne de faire sortir deux fois par an. Cet ouvrage est le lot de notre secrétaire Serge TRONQUET, organisateur déterminé et constant dont une association comme la nôtre a tant

besoin.

Dans ces deux domaines, toutes les idées, toutes les bonnes volontés, toutes les actions sont bienvenues. Ce que nous faisons, ce que nous voulons vivre ne peut être le fait exclusif de l'équipe qui se trouve actuellement former le bureau ou le Conseil d'Administration de TREIZOUR.

Notre association s'est trouvée et se trouve impliquée dans des perspectives ouvertes par un objectif qui dépasse nos projets initiaux : celui du musée à flot avec bassin de retenue dans notre vieux Port-Rhu.

Ce port, nous suivions sa lente mort au fil des dernières décennies.

Qui pourra redire la splendeur des Mauritaniens en carénage à l'Enfer ; j'ai connu à cet endroit le grand-père FIACRE, prêt à gréer son BIJOU BIHEN pour emmener les jeunes Douarnenistes à la course des grands voiliers BREST-LES CANARIES en 1956. Il fallait 600 000 Frs très anciens de l'époque, j'avais 15 ans et avec le vieux capitaine GUILLOU, Cap-Hornier de la rue Laënnec, j'écoutais, bien bien seul.

Et voilà, au mois de Mai 86, en une 1/2 heure, sur la FLEUR DE LAMPAUL, tout dessus par Force 6, il y a le flash, le pied et la bouffée de reconnaissance pour ceux qui ont eu le courage de refuser le "never more". A toi Bernard CADORET et a toi Jean-Pierre PHILIPPE. Il y a eu celà à DOUARNENEZ, il y a celà à DOUARNENEZ, j'ai pu le vivre et à quel point je n'étais pas seul.

Alors nous sommes là présents aux discussions, curieux, enthousiastes, agacés, et dérangeants.

Dans le foisonnement des projets nous tâchons de trouver notre route et nous avons la faiblesse de vouloir que cette énergie se développe chez nous et avec nous autour des 4 sites portuaires réunis à DOUARNENEZ comme nulle part ailleurs.

Parmi nous, rien ni personne n'exclut



personne. Nous sommes capables d'apprécier, voire de mener un trimaran à 25 noeuds et TABARLY n'a pas dédaigné son plaisir à DOUARNENEZ 86 et encore il n'y avait pas de vent.

Loin de nous l'idée de nous substituer aux facteurs économiques, aux décideurs politiques et financiers. Le dynamisme des responsables, des commerçants et artisans, doit par lui-même trouver à s'exprimer autant, plus que nous et au-delà de nous.

Le foisonnement des idées au sein d'un débat culturel peut et doit déboucher sur des décisions auxquelles TREIZOUR ne revendique rien d'autre qu'une participation au débat d'idées et à ce qui se passe.

Il est certain toutefois que l'idée d'un bassin à flot offrant au Musée un secteur de port est absolument déterminante.

Ceci ouvre en effet les perspectives d'un port musée, ambitieux, original, mettant à profit les possibilités exceptionnelles que nous avons sous les yeux à DOUARNENEZ.

A défaut, l'inertie et la banalisation peuvent nous envahir, laissant le champ libre à des ambitions concurrentes, plus dynamiques sinon plus originales.

Nous saluons avec joie un certain regain du quartier et nous espérons que des structures d'accueil, hôtels ou restaurants, des ateliers ou magasins de mécanique, de bois ou d'accastillage complèteront des réalisations intéressantes comme le Pub "POURQUOI PAS ?", marquant un essor à DOUARNENEZ, pour DOUARNENEZ et profitable à toute la vie locale.

((\*) Depuis la formulation de ce présent rapport moral, nous avons eu à regretter que l'emprise EDF-GDF dans le cadre immédiat du Port-Rhu, favorisée par l'obstination d'une administration imperméable aux élans de la vie locale, soit en train d'aboutir, et de compromettre en partie, les virtualités que nous cherchons justement à cultiver, autant à

DOUARNENEZ que dans toutes les régions de FRANCE proches du domaine maritime.)

TREIZOUR, le Musée, ont besoin de leurs amis.

Nous avons de bons services à rendre à notre ville avec bien d'autres, avec tous ces autres qui ont fait le succès triomphal de DOUARNENEZ 86, qui ont eu confiance en eux-mêmes et en leur avenir.

A ce sujet il est nécessaire de rappeler la confiance que nous prodiguent la municipalité et le Maire en nous laissant une extraordinaire faculté et liberté de proposition mais aussi d'action.

A DOUARNENEZ 86, j'ai observé en connaisseur le travail des municipaux, il n'a pas été assez dit qu'ils ont été au-dessus de tout éloge ; je m'en voudrais de ne pas le redire.

Il faut que tous sachent que TREIZOUR est avec eux tout comme ils ont été avec nous.

Alors je vous dis : "Pourquoi pas ?" et "Tiens bon !" ... Dalc'h Mad et pousse au large... ensemble. ■



# PROPOS DU PRÉSIDENT

## MICHEL PHILIPPE

Lors de la présentation de DOUARNENEZ 1988.

**J**e dois saluer ici les initiateurs du nouvel engouement pour la voile classique et les fondateurs de TREIZOUR et des trois musées qui se sont succédés à L'USINE GUY, en bas de la rue Sainte-Hélène, à L'ABRI DU MARIN, où le Chasse-Marée s'est implanté et se développe, et enfin à L'ENFER.

Permettez moi simplement de souligner que TREIZOUR vit et a vécu dans ces trois lieux petit port, grand port et Port-Rhu qui justement forment les hauts lieux de notre fête puisqu'ils sont les lieux où la vie maritime douarneniste s'est créée.

Ils déterminent un territoire où les douarnenistes ont pu être impressionnés, non seulement par l'ampleur du succès de DOUARNENEZ 86, mais aussi par leur propre capacité bien connue à faire, à organiser la fête et, plus que toute autre, la fête de la mer et des bateaux.

Les douarnenistes ont pris confiance mais, en était-il besoin, dans ce qu'ils peuvent vivre et apporter à l'immense public que nous nous savons désormais capables d'accueillir.

J'oserai formuler deux vœux

- D'ABORD, INVITONS LA POPULATION A PAVOISER COMME ELLE SAIT LE FAIRE, façades, rues et fenêtres. Sortons les filets des greniers. Nombreux parmi nous, sont ceux qui trouveront immédiatement le geste pour les disposer, chacun a son idée, d'une fenêtre à l'autre.



Et après les filets, sortons les drapeaux, les pavillons, les lampions et les fleurs.

- DEUXIEMEMENT, QUE NOS BATEAUX AILLENT EN MER, QUE LA FLOTTILLE DE PECHE APPAREILLE, qu'elle donne cette joie aux anciens, aux amis, aux femmes, aux enfants, d'aller faire un tour en mer, sur le bateau des hommes, pour une fois pour le plaisir, non seulement pour voir, mais pour faire que la fête de la mer soit complète et elle ne le sera qu'avec les pêcheurs.

Il ne s'agit ni de la fête Dieu, ni de la Bénédiction de la mer, ni des "Gras" bien entendu. DOUARNENEZ, les douarnenistes, peuvent et doivent se faire plaisir en faisant plaisir. Nous savons que nous pouvons donner dans la plus belle baie du monde le plus beau spectacle du monde. Nous le savions déjà : DOUARNENEZ 86 n'était pas la première très belle fête de la mer à DOUARNENEZ, rien ne nous empêche de proclamer que DOUARNENEZ 88 ne sera pas la dernière. ■





# *LETTRE DE ROCKPORT*

## *APPRENTICE SHOP*

François BAUDEAN.

Introduction de Michel PHILIPPE,  
Président de TREIZOUR.

**N**otre jeune ami François BAUDEAN, véritable délégué de TREIZOUR, séjourne aux Amériques.

*Il symbolise si besoin est, l'extraordinaire entente, la sympathique compréhension des mêmes choses que nous ressentons ici entre nous, et que nous redécouvrirons lors de nos contacts si naturels avec les étrangers Anglais, Bataves, Scandinaves et spécialement avec les Américains et notre maître et ami Lance LEE.*

*François est parti en explorateur, gageons que d'autres le suivront...*





# THE ROCKPORT APPRENTICESHIP

Chers Amis

J'espère que l'attente n'aura pas été trop longue.  
J'ai pu me faire prêter ces photos qui relatent pour  
la plupart de la construction des deux Gigs liberté  
et égalité. J'espère aussi qu'elles vous plairont.

Le Maine est un pays magnifique couvert à 80% par  
la forêt l'intérieur des terres comprend beaucoup de lacs et  
l'endroit où je me trouve est très découpé.

C'est bientôt la fin de l'automne et les nuits sont très froides.  
Le contact que j'ai eu avec la communauté a été très  
chaleureux.

Voici trois semaines que je suis ici et je pense avoir fait  
de réels progrès en anglais. J'ai bientôt terminé ma période  
de volontariat. Période durant laquelle on doit entretenir  
les locaux, les véhicules, les bateaux, couper le bois de feu.  
Nous sommes 24 au total. Nous vivons dans des cabanes  
de bois sans électricité ni eau courante. Les petits problèmes  
de la vie quotidienne sont très vite résolus avec l'ingéniosité  
que chacun peut apporter.

## Director

Lance R. Lee

## Associate Director

Steven McAllister

## Board of Trustees

James H. Mays, President

Henry W. Taft, Vice President

Andre E. Rheault, Secretary

John P. Williams, Treasurer

Theodore Brodie

Philip Burling

John L. Handy, Jr.

Lance R. Lee

Gerd Lohmann

Frank Simon II

Edward P. Snyder

Nancy O. Talbot

George C. Underwood

Charles P. Williamson, Jr.



Mais cette vie en communauté comporte quelques difficultés aussi faut-il faire beaucoup de concessions.

Une après-midi par semaine et aussi le week-end est consacrée à la navigation des bateaux ne manquent pas et les gréments sont variés. Sloup à corne de type plat à barbe visible sur une des photos en couleur. Cat-boat, Pinky perseverance, Peaped, dinghy Abaco white-halke et le sixern bateaux à din norvégien (sixrameurs)

L'apprentice stop est située à mi-chemin entre Camden et Rockland. C'est un grand atelier construit tout en bois dont une partie est sur pilotis. Une rampe en bois lestée permet de mettre à l'eau les bateaux. D'énormes cailloux de granite disposés tout autour préviennent l'arrivée des vagues. Cette rampe est située au nord-est.

Côté nord-ouest beaucoup mieux protégé se trouve l'embarcadere au quelques petits bateaux trouvent leur refuge. On peut voir sur la photo le bateau free de greenpeace en même temps sur la droite un North Haven Peaped un dois des bancs et un susann skiff. Un système de palans montés sur pylone avec mât de charge a été mis en place récemment pour faciliter la remorque de petites



embarcations mais aussi pour ~~faciliter~~ permettre le  
démontage de bateaux plus forts.

Dans trois semaines je commence la construction de  
la 4<sup>ème</sup> Big qui sera affectée à la France.

J'ai Brau natif de Belgique et Ten un américain et moi  
construiront le bateau qui doit être prêt en 6 mois.

La première chaloupe avait pris 9 mois pour la construction  
des deuxième 5 mois. Liberté et égalité ont été construites  
simultanément.

Voilà en bref ces nouvelles je vous demande  
de me renvoyer ces photos après copie elle appartient  
à l'apprentice shop.

Je pense à vous souvent et j'espère que dans  
les années qui vont suivre d'autres que moi pourront  
faire cette formidable expérience.

Merci encore et à bientôt dans  
un prochain courrier.

François Brau







# DOUARNENEZ 86

François LE ROLLAND.

*La mer avait passé pour ces trois jours de fêtes  
Ses habits d'apparat : manteau bleu, vaguelettes,  
Et le vent, assagi, pour ne point les froisser  
N'expirait alentour que son souffle léger.*

*Des nuages jaloux s'étaient vêtus de gris  
Que perçaient par endroit un soleil compromis,  
mais qu'importait le temps pour tous ces beaux voiliers  
Et leurs admirateurs venus là par milliers !*

*Goélette à hunier ou canot à misaine  
Ces témoins survivants d'une époque lointaine  
Recréaient au vieux port l'image mal connue  
D'une marine en bois aujourd'hui disparue.*

*Les oiseaux excités par tous ces mâts dressés,  
Comme autant de perchoirs pour leurs ébats secrets,  
Dessinaient, tout autour, des arabesques sûres,  
Sans soucis des gabiers apprétant leurs voilures.*

*Le moment arrivait où tous ces fiers coursiers,  
Du trois-mâts goélette au doris portugais,  
Garde-robe fournie ou simple voile au tiers,  
Allaient se mesurer en joutes légendaires.*

*Et au son du biniou d'un bagad triomphant,  
Les barreurs avisés pour appeler le vent  
Sifflotaient un vieil air, qu'aussitôt l'équipage  
Reprenait en scandant le refrain bien peu sage.*

*Ce tableau merveilleux, si joliment brossé,  
Que nous pensions, ici, pour toujours accroché,  
En un vaste champ clos se transformait alors.  
Ainsi pouvaient lutter toutes voiles dehors:*

*Gabare de Lampaul et hooker de Galway,  
Galion de Sétubal et dundee langoustier,  
Aven de Loctudy ou côtre de Bristol,  
Chaloupe sardinière ou lasse myticole.*

*Et plus tard, dans le soir, au Rosmeur rassemblés  
Ces gréements d'autrefois, puissamment éclairés,  
S'offraient en point final pour ce feu d'artifice  
Tiré à Douarnenez en Août quatre vingt six...*







# CARTE POSTALE

*Douarnenez ! dans son nom c'est la mer qui déjà  
Etale sous nos yeux son halo de mystère,  
D'une île c'est le fruit que l'Iroise engendra  
En portant dans ses eaux et le sable et la terre.*

*C'est à l'abri du marin au fin fond d'une baie  
Qui s'ouvre largement aux passagers du monde,  
Mais aussi le destin d'une antique cité  
Engloutie à jamais par l'Océan qui gronde. .*

*Et dans son port profond ce sont tous ces bateaux  
Ils nichent sur leur pont leurs amis les oiseaux  
Ces vagabonds du ciel aux ailes conquérantes ;*

*Ce sont tous ces marins plaisanciers ou pêcheurs  
Qui le matin très tôt s'affairent sur les quais  
Tandis que les marchands poissonniers mareyeurs  
Disputent en criant leurs achats familiers.*

*Douarnenez ! c'est aussi le respect d'un passé  
Qui ne veut pas mourir, c'est la foi qui l'enflamme  
En récréant parfois ce qui fut sa fierté  
Douarnenez ! c'est la mer dont Elle est un peu l'âme.*

*F. L. R.  
12-84*





# LE "TREIZOUR"

## OU LE PASSEUR

LES CANOTS DE PASSAGE OU "CANOTS PASSAGERS"  
A DOUARNENEZ SOUS LA REVOLUTION.

Yves TANNEAU, Vice-Président Honoraire  
de la Société Archéologique du Finistère

**S**ous la Révolution, le service des canots de passage ou "Canots passagers, utilisés par les "Treizour" ou "Passeurs", représentaient au port de Douarnenez une véritable institution strictement réglementée et régie par une tradition sociale et humanitaire.

Une Ordonnance de Police municipale veillait à la bonne marche de cette institution originale, dont nous allons évoquer certains aspects essentiels.

Les canots de passage, conduits par le "Treizour", nom breton du "Passeur", étaient de petites embarcations qui remplissaient un rôle précieux auprès des chaloupes de pêche, que la pénible absence d'infrastructures portuaires, cales, jetées et autres ouvrages d'accostage, empêchait de relier directement à la terre ferme pour l'embarquement et le débarquement des hommes d'équipage, comme sans doute aussi pour le transport éventuel de la sardine aux ateliers de presse.

Au fil des ans, les délibérations municipales rappellent l'importance de cette ancienne et pittoresque flotille de "Canots passagers".

Dès le 27 Mars 1790, sous la présidence de Jérôme-Joachim GRIVART de Kerstrat (1757-1828), négociant et armateur, premier Maire de Douarnenez, la Municipalité prend les décisions

suivantes :

"Quelques personnes dans le besoin et dans les classes reconnues à pouvoir posséder des canots de passage, s'étant présentées pour en demander à la Municipalité,

"Le Conseil, ayant précédemment arrêté qu'attendu le nombre excessif desdits canots, il n'en serait plus reconstruit que le nombre n'en fût réduit à douze,

"Pour pouvoir définitivement accorder ou refuser l'objet de leur demande aux différentes personnes qui se sont présentées pour obtenir les canots, le Conseil nomme à cet effet Denis Jacq, Joseph Le Sévellec, charpentiers ; Charles Le Gall, Bernard Ascoët, "calfats" (sic) ; Yves Le Queinnec père et Vincent Flochlay, marins,

"Pour, en présence de deux commissaires de la Municipalité, VISITE GENERALE ETRE FAITE DE TOUS LESDITS CANOTS POUR LEUR ACCEPTATION OU LEUR CONdamnATION,

"Pour enfin en savoir le nombre effectif, pour permettre ou refuser le droit d'avoir des canots de passage aux personnes qui en ont demandé, et pour commissaires de la Municipalité, ont nom-



mé MM. Chardon et Jacques Queinnec".

### LES QUINZE "TREIZOUR" DE DOUARNE-NEZ

Un mois plus tard, les commissaires nommés par la ville pour procéder à la visite des "canots", remettent leur procès-verbal à la Municipalité.

Les propriétaires de canots passagers, les "treizour" de l'époque, étaient les suivants : Yves Kervarec, Jacques Le Rousic, Annette Largenton, la veuve de Jean Cohéner, Jean Le Contet, la veuve de Jacques Le Moal et Jacques Le Gall, tous de Port-Rhu ; Joseph Cosquer, Jacques Pernès, Marie Cloarec, Marie-Jeanne Le Marec, Jean Stéphan, Jeanne Bernard, Clette Cayphas et la femme de Jean Omnès, du Grand-Port, soit un nombre de quinze canots, les femmes, souvent veuves de marins, faisant exploiter leur canot par un passeur.

Tous avaient déclaré "continuer leur passage comme au passé, en se soumettant aux ordonnances qui émaneront sur cet article...

"Il leur a été enjoint de mettre leurs canots respectifs en état de servir quand ils auront besoin de servir..."

La veuve Kerret "ci-devant propriétaire d'un canot", refusa de se soumettre aux arrêts de la Municipalité : elle fut "déclarée déchue de la liberté de faire désormais le passage des chaloupes".

Décision significative qui situe bien l'état d'esprit des conseillers municipaux de Douarnenez : "ce canot laissant une place à accorder à quelque malheureux indigent, la Municipalité jette les yeux sur Jean Le Bris, ci-devant charpentier, mais tombé depuis longtemps dans une paralysie qui le rend absolument incapable de gagner sa vie.

"En conséquence, elle permet à Jean Le Bris ou à sa femme de lui faire faire un canot au lieu et place de la veuve Kerret".

### LES CANOTS PASSAGERS RECONNUS "BONS AUX OEUVRES D'AMAREE PRES"

Une commission nommée à cet effet procéda à l'expertise des embarcations "contradictoirement à Mr Le Procureur de la commune présent, accompagné de Denis Jacq et Joseph Sévellec, charpentiers, Charles Le Gall et autres..., tous experts nommés pour la visite"

"Nous nous sommes ce jour, sur les huit heures du matin, en compagnie des propriétaires des canots, et ayant avec nous un héros (sic) de la ville pour l'exécution de nos ordres, transportés tout d'abord au havre de Port-Rhu, où après visite faite du canot de Jacques Pernès, il a été reconnu BON AUX OEUVRES D'AMAREE PRES" (sic).

Tous les canots passagers furent soumis à l'examen de ces techniciens : certains ne furent reconnus "bons pour le service" qu'après avoir préalablement subi certaines réparations, dont le montant s'élevait de 9 à 30 livres.

### UNE ORDONNANCE DE POLICE EXEMPLAIRE POUR LES CANOTS DE PASSAGE

Le 18 juillet suivant, (1790), afin de clarifier et d'officialiser l'institution des "canots de passage", la Municipalité décide de promulguer à cet effet une "Ordonnance de Police", qui constitue un document sociologique remarquable et exemplaire.

Comme à l'accoutumée, la cloche de la Chapelle Sainte-Hélène appelle les conseillers municipaux à se réunir, sous la présidence du Maire, le citoyen Chardon, négociant, qui avait succédé à M Grivart de Kerstrat quelques jours plus tôt.

L'objet de l'assemblée : "ordonnance de police relative aux canots servant de passage aux bateaux des grands et petits ports, en vertu d'arrêté du 26 avril dernier".



En voici le texte, tel qu'il fut transcrit au registre des délibérations municipales.

### ORDONNANCE DE POLICE

La Municipalité, prenant en grande considération les plaintes continuelles et fondées que l'on porte des propriétaires des canots passagers, tant pour leur trop grand nombre que l'abus de la quête des sardines (quête faite par les passeurs des chaloupes sardinières),

"Après une très longue discussion ; à laquelle ont été appelés tous les citoyens par publication à son de caisse et par affiches, et après avoir oui tous les propriétaires de passage,

### ARRETONS

1<sup>o</sup> - Pour diminuer graduellement la trop grande quantité des canots, dont le nombre s'élève à 19 (!), savoir 10 au Grand-Port et 9 au Petit-Port, nul ne pourra désormais employer de canots passagers pour le service des chaloupes sans une permission par écrit de la Municipalité.

2<sup>o</sup> - A mesure que quelque canot sera hors de service, soit par vétusté, soit par quelque autre évènement, le propriétaire ne pourra le remplacer sans cette même permission.

3<sup>o</sup> - Dans le cas où la Municipalité jugerait le remplacement des canots convenable, elle déclare qu'elle donnera de préférence son agrément au VEUVES DE MARINS, AUX FEMMES DE MARINS AU SERVICE, AUX ANCIENS MARINS, eux-mêmes incapables d'autre chose, enfin AUX GENS TENANT A LA PECHE, ET SE RESERVE DE CHOISIR ENTRE EUX LES PLUS NECESSITEUX.

### JAMAIS PAR FEMME NI PAR FILLE, ATTENDU L'INDECENCE !

4<sup>o</sup> - Nul ne pourra mettre son canot passager en service, qu'il n'ait fait certifier à la Municipalité par un charpentier, un calfat et un marin, que son canot est en état de faire le travail et qu'il est armé de trois avirons, d'un câble et d'une ancre de

Pierre ou de fer.

5<sup>o</sup> - Chaque canot sera servi par UN GARÇON CAPABLE DE FAIRE LE SERVICE, JAMAIS PAR FEMME NI PAR FILLE, ATTENDU L'INDECENCE ET LES INCONVENIENTS (sic).

"Tous les ans, avant l'ouverture de la pêche, la Municipalité aura soin de faire publier quand et en quel nombre il faudra armer les canots passagers, d'abord pour le service des premiers bateaux armés, et ensuite quand il faudra qu'ils le soient définitivement tous.

6<sup>o</sup> - Pour éviter qu'ils n'abandonnent trop tôt leur service, ils ne pourront se retirer en rivière (Rivière de Pouldavid ou havre du Port-Rhu) sans une permission de la Municipalité.

7<sup>o</sup> - Pour le désarmement progressif que nécessitera celui des chaloupes, les propriétaires des canots passagers tireront au sort entre eux pour savoir qui rentrera le premier en rivière.

### LA SUPPRESSION DE LA QUETE DES SARDINES

8<sup>o</sup> - Il y aura toujours dans chaque port pour la nuit, un canot d'ordonnance tenu à flot à tour de rôle entre les passagers, et il ne sera plus permis dorénavant et à commencer de cette pêche, de quêter la sardine dans les chaloupes pour le service des canots.

9<sup>o</sup> - En remplacement de cette quête, qui est supprimée par les inconvénients qu'elle présentait, il sera payé par chaque chaloupe armée, 8 jours avant et 8 jours après le pardon Saint-Michel, quinze cents de sardines partageables entre 19 canots.

10<sup>o</sup> - Pour faciliter ce partage, la Municipalité appellera à jour fixé tous les propriétaires de canots, pour leur déclarer qu'ils aient à former dans chacun des deux ports un d'eux pour faire la recette.

11<sup>o</sup> - Si par quelque évènement malheureux, un canot venait à être perdu ou détruit avant la fin de la pêche, le



propriétaire aura toujours néanmoins droit au partage comme les autres.

### 25 HOMMES DE LA GARDE NATIONALE EN SERVICE PENDANT LA PECHE LES DIMANCHES ET JOURS DE FETE !

12° - Pour éviter les INCONVENIENTS GRAVES OCCASIONNES PAR LES PASSAGES NOCTURNES, LES DIMANCHES ET FETES, il est défendu à tous passagers (passeurs) de passer de terre aux chaloupes et des chaloupes à terre pendant la pêche, jusqu'au 31 Août, après 10 heures du soir, et depuis le 30 Août jusqu'à la fin de la pêche, après 9 heures du soir, les dimanches et fêtes seulement, sous peine de punition...

Le Conseil Municipal a arrêté de plus de faire afficher ladite ordonnance de police à la porte de notre hôtel de ville, et sera publiée par notre héraut à bât de caisse, dans tous les carrefours (sic) de la ville, que les propriétaires des canots, ainsi que les propriétaires des chaloupes aient à s'y conformer strictement, et que faute aux dits propriétaires de chaloupes de suivre ladite ordonnance,

"Le Corps Municipal, sur preuve, prévient le public que les quinze cents de sardines ordonnés aux canots de passage, seront payés à l'hôpital en forme d'amende pour les contrevenants.

"M. Capelle, commandant la garde nationale de Douarnenez, sera invité d'ordonner une garde de 25 hommes, y compris l'officier et bas-officier (sic), pour dimanche prochain, fêtes et dimanches suivants, pendant ladite pêche.

"Un piquet de quatre ou six hommes avec un caporal, pour être de service sur la semaine, dans tous les cas pressants.

Un mois plus tard, le 17 Août, la Municipalité se penche sur le sort des propriétaires de "canots passagers", dont les seules ressources provenaient de la portion de sardines fixée aux armateurs et patrons de chaloupes.

Les nommées Marid-Jeanne Marec, pour le Grand-Port, et Anne Largenton pour le Petit-Port, "nommées et autorisées par leurs consorts pour la perception, vu leur pressant besoin et leurs réclamations".

Le Conseil arrête de prier les propriétaires des chaloupes armées de payer aux deux femmes "Sept cents et demi de sardines pour chaque chaloupe, en nature ou en deniers, comme conviendront les parties, et ce jour la première moitié des salaires accordés par ladite ordonnance".

### CERTAINS INCIDENTS AU COURS DE L'ARMEMENT DES CANOTS

Certains incidents pouvaient survenir au cours de l'armement des canots, dans leur mission d'assistance et de transport auprès des chaloupes.

Le 21 Août (1790), M. Gestin, procureur de la commune, remontra, au nom d'Hélène Le Signe, "passagère pour la pêche de la sardine et employée au Petit-Port de cette ville", que cette dernière fit venir son passage (canot) tout équipé et fourni d'un homme capable pour desservir les bateaux..."

"Le mardi 20 Juillet dernier, environ une heure 1/2 du matin, Alain Le Douirin, gendre de ladite Le Signe, fut hélé par Augustin Le Bihan père et autres, de venir les prendre à terre, de leur laisser le passage pour se rendre à leurs bateaux, et qu'ils en auraient soin".

"Au jour et au retour des bateaux de pêche, Hélène le Signe se transporta au Petit-Port, pour devoir faire travailler son passage au débarquement des matelots.

"Elle chercha son canot dans tous les ports et amarres, mais ses recherches furent vaines. Elle apprit alors que son passage était à la côte, sur les rochers de Tréfuntec, sans espoir d'être retiré..., en partie écrasé..."

Le responsable de cet accident de mer



était Augustin Le Bihan père qui, venu à bord du bateau, oublia d'amarrer le canot, lequel s'en alla à la dérive et courut à sa perte sur le rivage de Tréfuntec.

A la suite de cet évènement, le procureur de la commune requit que "lesdits Augustin Le Bihan père et fils soient mandés par le hérault pour répondre à cette remontrance..."

Et ce n'était que justice, dans ce petit monde si méritant et courageux des "passeurs", ces "vieux treizour" du temps de la Grande Révolution. ■





## LE PASSAGE DE LA RIVIERE DE POULDAVID A PORT-RHU.

**D**epuis une haute antiquité et jusqu'à la construction du "Grand Pont" à la fin du XIX ème siècle, le passage de la "Rivière de Pouldavid" était assuré au "Havre de Porru" par un passeur ou "Treizour", qui reliait les deux rives de Douarnenez et Tréboul (dépendance de Poullan), dont les relations économiques et sociales étaient importantes.

Cette liaison s'effectuait par canot ou bac à marée haute, mais à pied lors des basses mers, car des gués existaient dans la "Rivière de Pouldavid" depuis le temps, sans doute, où vivaient à Douarnenez, nos "ancêtres" les Gaulois.

A une époque relativement récente, on pouvait encore voir, du côté de Tréboul, à l'endroit appelé "le Treiz", "Le Passage", une "ruine gallo-romaine" connue sous le nom de "Maison du Passeur".

Ce qui éclaire singulièrement le nom de "Rue de Poullan", donné autrefois à l'actuelle "Rue Jean-Barré", qui dévale vers le quai de Port-Rhu, là où le canot du passeur venait accoster.

Ce modeste service de transport maritime à travers la "Ria", était du reste strictement régiementé, du moins aux temps modernes : Sous la Révolution, un arrêté municipal ordonnait au passeur de se tenir prêt sur son bateau tant que la mer le permettait.

A marée basse, il était tenu de mettre à la disposition du public "UN PONT VOLANT EN BOIS !!"

### UNE ORDONNANCE DE POLICE RELATIVE AU PASSAGE DE PORT-RHU

Le 25 Octobre 1790, au début de la Révolution, lors d'une séance du Conseil Municipal de Douarnenez, le Maire, M. Chardon, négociant, signale qu'il était urgent de procéder à "la bannie et adjudication du droit de passage à Porru", car le "Passager" (Passeur ou Treizour en Breton) en exercice en jouissait gratis depuis la Saint-Michel dernière.

Et comme ce passage appartenait en commun aux territoires de Douarnenez et de Poullan, (dont Tréboul était une trêve), le Maire déclara qu'il était "sage de nommer un commissaire pour se rendre dimanche au bourg de Poullan, afin de fixer un jour pour l'adjudication du passage".

Le 18 Novembre suivant, la Municipalité consacre une nouvelle séance de travail au "Passage de Porru".

Le Maire et les officiers municipaux de Poullan étaient présents pour débattre des "conditions de la ferme du passage..."

Voici le règlement de police adopté en la circonstance :



ART. 1er - Du 1er Avril jusqu'au 1er Octobre, le passager (passeur) sera obligé de résider depuis cinq heures du matin jusqu'à six heures du soir, et depuis le 1er Octobre jusqu'au 1er Avril, depuis six heures du matin, jusqu'à sept heures du soir.

ART. 2 - Tant que la mer permettra au passager de se servir de son bateau, il s'y tiendra. Dès que la mer sera basse, il sera obligé d'avoir un pont volant en bois pour la commodité publique.

### LE CHIRURGIEN DE DOUARNENEZ INVENTEUR D'UN PONT VOLANT

ART. 3 - Mr. Laroche a présenté un plan relatif au pont volant, qui a paru remplir les vues des deux municipalités.

Il se propose de le fournir au passager, à condition de le lui rembourser en quatre termes égaux.

ART. 4 - Il sera défendu de passer d'aucune autre manière que par le passage ou par le pont, laissant seulement comme juste la liberté à chacun de se déchausser pour passer ou de se servir de son propre bateau.

ART. 5- Il sera aussi défendu à qui que ce soit, autre que le passager, de porter aucune personne à basse mer, sous peine de dix sols d'amende au profit du passager, supportable par celui qui se fera porter.

Il sera payé au passager pour son droit de passage, tant par bateau que par le pont volant, trois deniers par personne à chaque traversée.

Mais qui était donc cet ingénieux M. Laroche qui soumettait aux municipalités de Douarnenez et de Poullan, le plan d'un curieux "pont volant", dont nous aurions aimé posséder l'esquisse.

Contre toute attente, ce n'était guère un spécialiste des travaux publics, mais très paradoxalement, non seulement un notable de Douarnenez,

membre du Conseil Général de la commune, mais surtout un distingué "chirurgien" de la ville, qui ne limitait pas son talent au maniement de la lancette et à l'administration de clystères.

Chirurgie et ouvrages d'art, Douarnenez ne possédait-elle pas parmi ses citoyens, un personnage d'une rare compétence ?

Hélas ! Son séjour dans notre ville allait vite prendre fin : au mois d'Août 1792, le citoyen Laroche, "officier de santé et membre du conseil général de la commune", sera nommé par le Ministère de la Guerre, "chirurgien major de l'hôpital militaire d'Arras". Avant son départ, il fera don à l'hôpital de Douarnenez de "quatre petits matelas, une couette de bale et de deux traversins".

### TOUS LES CITOYENS A PORT-RHU AVEC PELLE ET PIOCHES

Les deux municipalités convinrent d'autre part de "relever à frais communs les lestes (sic) épars auprès de la Roche Noire, de manière que la mer ne passe plus entre ladite roche et le terrain de Douarnenez, aux fins de rétrécir le lit de la rivière, et pour faciliter le passage de Poullan à Douarnenez".

Las ! L'ère nouvelle et "bienheureuse" de la Révolution s'annonçait sous de fâcheux auspices pour les finances municipales : pas le moindre liard en caisse à consacrer à ces travaux d'utilité publique.

Qu'à celà ne tienne ! Nos pères ne manquaient pas de ressources et d'esprit d'initiative.

L'utilité était publique, il appartenait bien entendu au public de mettre la main à l'ouvrage, une main évidemment désintéressée.

Ansî décidèrent les municipalités de Douarnenez et de Poullan : "Pour obvier à frais (sic), les citoyens des deux municipalités seront convoqués mardi en



huit, avec prières de se rendre à marée utile audit Porru, avec pelles et pioches pour y relever GRATIS les pierres éparses audit passage".

En définitive, une délibération postérieure nous apprend que l'ordonnance de police du 18 Novembre ne put être appliquée à la lettre, et qu'à propos de la "ferme du passage", les édiles décidèrent d'affermir jusqu'à la Saint-Michel 1791 à Clet Gloaguen, "le droit de passage sur la rivière de Porru, pour et moyennant la somme de douze livres payables par les deux communes".

### DES 1811, DOUARNENEZ DEMANDE UN PONT A L'EMPEREUR

Cependant, depuis des lustres et maintes générations, on avait pu constater combien, à tous les égards, ce mode de traversée, rudimentaire et aléatoire, bac ou canot à marée haute, joint, aux difficultés du passage aux basses mers, s'avérait incertain et dangereux, soumis aux caprices du temps et des saisons et générateur de fréquents accidents. L'importance des échanges économiques et sociaux entre les deux rives, accusait cruellement le défaut d'un ouvrage d'art reliant Douarnenez à Tréboul, et par delà les communes du Cap et du Porzay.

Dès 1811, au déclin de l'Empire, la municipalité de Douarnenez demande au Gouvernement de l'Empereur de "faire faire par une société un pont sur la rivière de Porru, moyennant péage..." (sic)

Quelle était, au yeux des élus, l'utilité d'un pont sur la "Rivière de Pouldavid" à cette époque ?

Outre les relations journalières avec Tréboul, il devait permettre aussi aux communes du Cap-Sizun de fréquenter plus aisément les foires de Douarnenez avec "voitures et bétail de toutes espèces" ; aux communes du Porzay et de la presqu'île de Crozon de se rendre aux foires de Confort et du Cap.

### UN DOCUMENT REMARQUABLE ET PRECIEUX SUR LE PASSAGE DE

### PORT-RHU

Selon un "document" remarquable et précieux, daté de 1825, sur le passage de la "Rivière" à Port-Rhu (1) : "Il existe à Douarnenez 300 chaloupes de pêche. Il y a aussi dans l'anse de Tréboul, commune de Poullan, de 90 à 100 autres.

Toutes ces chaloupes sortent, rentrent, et pêle-mêle, elles sont considérées comme ne faisant qu'une seule et même exploitation.

Il existe entre ces deux communes, qui ne sont séparées que par le port, et il existera nécessairement toujours, une grande liaison de familles et d'affaires. Les habitants des deux rives ont donc continuellement le plus grand besoin de se voir... et il faut sans cesse pourvoir à une foule d'objets qui sont nécessaires, et qu'on veut avoir au plus bas prix, soit d'un côté, soit de l'autre.

Il y a une filature et une fabrique considérable de filets dans la commune de Poullan ; chaque maison y est pour ainsi dire un atelier ; on en fait aussi dans les communes voisines de Meilars, Beuzec et Mahalon.

Il s'en fait une consommation immense dans la pêche de Douarnenez...

Les propriétaires de l'anse de Tréboul vendent beaucoup à Douarnenez et sont forcés d'y venir pour s'arranger et livrer...

Onze communes au delà du passage (Cap-Sizun) contribuent à la formation de la pêche, tout cela donne lieu à une fréquentation rapide de ces marins et réciproquement de leurs familles, qui vont et viennent pour se voir.

---

(1) Délibérations Municipales ; Archives Mairie de Douarnenez. Assemblée extraordinaire des Municipalités de Douarnenez et Poullan, le 25 Octobre 1825, en faveur de la construction d'un Pont.



## L'ATTENTE DU PASSEUR SOUS DES FROIDS RIGoureux

Les habitants de toutes ces communes et de beaucoup d'autres, voyagent souvent presque en masse pour des pèlerinages religieux dans notre voisinage : ILS PASSENT POUR LA PLUPART PAR PORRU !

Quand il n'y a pas de gué et que le canot est échoué, IL FAUT QU'ILS ATTENDENT... SOUVENT SOUS DES FROIDS RIGoureux, plus souvent sous des averses, que le passeur soit en activité...

On a souvent occasion d'appeler, tant de jour que de nuit, des ecclésiastiques et des médecins.

De jour, on ne passe que quand le bateau peut servir ; de nuit et dès le soir même, on ne passe pas... Dans les seuls moments où l'on puisse passer, ne sait-on pas que la mer monte avec une grande rapidité ! N'arrive-t-il pas fréquemment que le canot du passeur est échoué longtemps avant que la mer ne soit basse !

Qu'il l'est encore fort souvent longtemps après qu'elle monte. Les voituriers qui ont hasardé de traverser quand ils croyaient qu'il en était encore temps, s'arrêtent parfois au milieu de la passe avec leurs charges. On vient au premier embarras et aux cris des voituriers, qui n'abandonnent jamais leurs bestiaux, au secours des uns et des autres, mais il y a BIEN DES EXEMPLES DE BOEUFs NOYÉS !

"Il n'y a pas plus de 3 à 4 mois que le malheur est encore arrivé... L'église paroissiale de Poullan, étant à l'extrémité de la commune et à bien près d'une lieue et demi, il vient TOUS LES DIMANCHES UN NOMBRE INFINI DE PERSONNES DE LA SUCCURSALE DE TREBOUL AUX OFFICES DE DOUARNENEZ ET DE PLOARE, CAR ON Y MANQUE SOUVENT DE VICAIRES, et une messe ne peut suffire à tant de monde... (1825).

## EN 1885, UN PONT DONT NOS ANCETRES AVAIENT LONGTEMPS REVE

Hélas ! Il en est souvent ainsi de certains rêves, de certaines espérances emportés par le vent de mer, et qui poursuivent leur course folle à travers les âges et les générations...

Empires, Royautés et Républiques, défileront sur les ciels douarnenistes, le "Grand-Pont" restera un mirage et une chimère jusqu'à la troisième République, plus précisément le mois de Mai 1885, où nos compatriotes purent enfin accéder à un ouvrage d'art dont leurs ancêtres avaient longtemps rêvé.■



▲.91 DOUARNENEZ-TRÉBOUL

Le Viaduc et le Port



# LA BAIE DE DOUARNENEZ

## A L'AGE DU BRONZE

Josick PEUZIAT, Secrétaire de TREIZOUR.

**D**EPUIS LE DEBUT DU QUATERNAIRE, que l'on fait remonter à 2 millions d'années, la surface terrestre a subi des périodes de refroidissement et réchauffement. Sur le Continent Européen, ces périodes se sont traduites par des avancées suivies de reculs des glaciers. Le littoral quant à lui, a été modifié par une succession de transgressions et de régressions marines. Au maximum des glaciations, on estime que la mer descendit à la côte -100 mètres par rapport au niveau actuel ce qui mettait à découvert une large plaine littorale. LA BAIE DE DOUARNENEZ asséchée, présentait des débouchés de vallée empâtés par les coulées de glaciation (cailloux, blocs mêlés à une matrice plus ou moins limoneuse), quelques accidents de terrains comme les reliefs des Verrès, de la Pierre profonde, du Taureau dans le Nord de la Baie, Le Coulinec dans le Sud, et les basses rompaient la monotonie de cette grande cuvette. Il n'est pas interdit de penser que quelques grottes ou sites favorables en pied de falaise envahies ou battues actuellement par la mer ont été fréquentés par l'homme paléolithique.

DURANT LES PERIODES DE RECHAUFFEMENT, le niveau de la mer remontait entraînant la formation de plages, de niveaux à galets parfois appelés "suspendus" comme ceux de Trezmalaouen en Kerlaz (actuellement dissimulés par des

enrochements), de Trez-Bihan en Telgruc attestant de l'existence d'un niveau marin supérieur à l'actuel. La remontée des eaux depuis la dernière période glaciaire, remontée encore appelée "transgression flandrienne" débute vers -10 00 ans. Elle a pour conséquence de remettre en activité les falaises taillées précédemment, de grignoter les coulées de solifluxion qui empataient les reliefs et comblaient les zones basses.

DURANT LE TARDI-GLACIAIRE ET LE POST-GLACIAIRE, on est donc en présence d'un relief différent dans le détail de celui que l'on admire aujourd'hui même en faisant abstraction de la remontée du niveau marin.

L'existence de monuments mégalithiques sur les estrans : Allée couverte de Kernic en Plouescat, menhirs pieds dans l'eau de la rivière de Pont-L'Abbé, de Leuhan en pays Bigouden, d'Er Iannic dans le golfe du Morbihan, sont les témoins les plus célèbres de cette transgression, et les études effectuées dans le Trégor et le Léon permettent de constater qu'elle s'est poursuivie jusqu'au début du premier millénaire avant J.C., soit le début du Bronze Final. Les conséquences principales de cette montée du niveau marin seront d'envoyer les vieux sols, comme celui que l'on peut voir parfois à Ty-Anquer en Ploéven, de provoquer le recul progressif



du cordon littoral en arrière duquel se formaient certaines tourbières.

VERS LE DEBUT DU PREMIER MILLENAIRE AVANT J.C., le niveau marin atteint à peu près le niveau actuel. Il va être suivi d'une régression jusqu'au milieu du même millénaire, régression qui amènera le niveau des plus hautes mers jusqu'à la côte -4 -5 mètres par rapport aux hautes mers des marées d'équinoxe actuelles. Les conséquences seront la libération de vastes étendues sableuses qui vont alimenter les formations dunaires.

Les tourbières littorales que l'on peut observer lors de démaigrissements saisonniers, à Morgat, Kervigen en Plomodiern, Trezmalaouen en Kerlaz, à la plage Saint-jean et aux Sables-Blancs en Tréboul, tout comme les vieux sols de Ty-Anquer précèdent donc cette avant-dernière transgression et ces zones basses intéressantes pour l'archéologie sont actuellement submergées pour la seconde fois. A Ty-Anquer en Ploéven, lorsque les conditions sont optimales, apparaissent sur l'estran, à proximité de l'îlot Salgren, deux sépultures dites en coffre car formées de dalles de schiste, attribuables à l'âge du Bronze.

Depuis plus d'un siècle, et lors de "marées du siècle", quand les médias s'en mêlent, on observe des troncs d'arbre "allongés, dans le même sens sous l'effet d'un cataclysme". A vrai dire, on voit surtout des souches, des fûts de bois abattus sans orientation d'ensemble, les allées boisées menant à la Ville d'Ys n'ont pu être repérées récemment... Mais idéalisés se sont sans doute des éléments qui ont contribué à localiser cette cité plus ou moins mythique dans la Baie de Douarnenez.

IL Y A TOUT LIEU DE VIEILLIR QUELQUE PEU L'ENNOIEMENT PRIMITIF DU POST-GLACIAIRE, survenu durant les temps protohistoriques, situation qui se renouvelle progressivement depuis le milieu du dernier millénaire avant J.C. Des analyses radiocarbone effectuées sur des pieux taillés à la hache métallique, pas très bien affûtée d'ailleurs, pieux qui

étaient enfoncés dans la Tourbière de Kervigen, ont permis de cerner l'époque de la coupe de l'arbre (GIF 6605 : 3520 + 60), ce qui en corrigeant selon les tables du groupe de Tucson amènent la section entre 2110 et 1655 ans avant notre ère, soit au Bronze Ancien.

L'existence de ces tourbières permet aussi de relativiser le recul "important" des falaises meubles des fonds de la Baie de Douarnenez. A Trezmalaouen en Kerlaz, la coupe actuelle formée de head est située à 70 mètres environ de la zone la plus orientale, visible de la tourbière, ce qui n'est pas très important. Mais il semble que le phénomène de dégradation s'accélère depuis quelques décennies. L'examen des abords de la Tourbière de Kervigen, est également intéressant. Située dans un bas-fond, elle a, durant sa formation, enregistré la largeur du vallon à l'Holocène. Elle a, semble-t-il, subi moins les effets érosifs de la mer et des galets que les coulées latérales de head qui l'encaissaient. Ces coulées, ayant disparu sur l'estran, ont laissé sur place blocs et cailloux noyés dans la matrice argileuse qui elle, a disparu. Aussi, a-t-on pu observer une énorme galette brunâtre plus ou moins glissante, entaillée par endroits de rigoles faisant saillie au milieu de la plage et interprétée, il y a quelques années par des estivants, comme des reliquats de marée noire... Des carottages effectués récemment ont permis de constater que la couche de tourbe atteint 1,5 mètre d'épaisseur. L'étude palynologique qui a suivi est à ce propos très instructive quant à l'histoire du paysage et de l'occupation humaine dans ce secteur.

Pour D Marguerie, auteur de l'analyse sporo-pollinique, "les hommes de l'âge du Bronze se sont installés dans une zone marécageuse, à distance de la mer". Par la suite, on assiste à une importante augmentation de l'Aulne, "le marais est envahi par une eau saumâtre due à la remontée légère des eaux marines". Enfin, à la partie supérieure de la tourbière, on assiste à la formation d'un marécage d'eau douce, mais la région est largement déboisée, caractérisée par une diminution



dans la représentation des arbustes, compensée par une augmentation des pollens de fougères. A l'âge du Bronze, à Kervigen, "l'homme vit dans un paysage ouvert", autrement dit défriché, "largement anthropisé" avec dans son environnement "un fort pourcentage de plantes rudérales et de céréales".

Effectivement, L'AGE DU BRONZE, qui est l'objet de cette modeste étude, est particulièrement bien représenté à la périphérie de la Baie de Douarnenez. La diffusion du métal (cuivre) à la fin du Néolithique, période ou culture encore appelée Chalcolithique est souvent associée aux vases campaniformes dont on a trouvé un élément dans le site de Castel-Coz en Beuzec Cap-Sizun, sur la côte Sud de la Baie. LE BRONZE ANCIEN, que l'on fait débiter au début du deuxième millénaire avant J.C., caractérisé en Bretagne Occidentale par la construction de tumulus, est bien représenté par un semis de monuments sur les communes de Cléden, Beuzec, Poullan, Kerlaz, Plomodiern et Crozon. Les tumulus sont des buttes dont le diamètre varie de 10 à 30 mètres, hautes de 2 à 5 mètres. La chape de terre superficielle recouvre une masse de pierres plus ou moins organisée selon les cas qui abrite le caveau proprement dit, construit sur le sol ou enterré. A l'intérieur de la tombe, à côté de l'individu, sont déposés des armes telles que haches, épées, flèches, parfois des bijoux ou des vases.

Beaucoup d'entre eux ont été fouillés dans cette région par le Baron Halna DU FRETAY et Paul DU CHATELIER à la fin du XIXème et au début du XXème siècles. A Kerastrobel en Crozon, ce dernier découvrit en 1881 dans un tumulus : un vase en terre, un poignard en bronze, une lame plate (?) à fourreau de bois, enfin deux perles l'une en ambre, l'autre en fritte de verre. Ces derniers éléments sont très intéressants car ils montrent l'existence d'échanges, de relations de proche en proche. Si l'ambre, qui a fait l'objet d'un "commerce" intense à l'âge du Bronze, a son origine dans la Mer Baltique, les perles en verre bleu, appelées parfois de type Egyptien, sont d'après les études récentes, originaires des Iles

Britanniques, mais il faut toutefois y voir une influence moyen-orientale. Des fouilles plus récentes ont été effectuées à Poullan et Plouhinec par J.Briard et M. Le Goffic, et ont aussi livré dans certaines sépultures, des perles du même type.

Les hommes de cette époque n'hésitaient pas à parcourir une certaine distance pour chercher les matériaux nécessaires à la garniture d'une tombe. Ainsi, C.T Le Roux, en fouillant une sépulture en coffre à Quéménéven, a dégagé une urne qui reposait sur un lit de sable soit de plage, soit dunaire dont l'origine probable est la plage de Sainte-Anne La Palud, ce qui suppose un transport d'une centaine de kilos sur une douzaine de kilomètres. Contemporains ou même un peu antérieurs, sont les objets isolés tels que les haches plates découvertes à Livroac'h en Poullan et à Kerlaz.

AU BRONZE MOYEN, l'outillage métallique se diversifie tant dans sa typologie que dans sa variété. Les conditions de découverte se modifient également. Notre connaissance du Bronze Moyen est principalement basée sur les dépôts appelés autrefois "dépôts de fondeurs" dans la mesure où les objets sont en grande partie fracturés, constituant ainsi une masse métallique récupérée et destinée à une prochaine refonte ou "dépôts de marchands" si les objets sont pratiquement intacts.

Le plus célèbre dépôt de cette région, est incontestablement, sans chauvinisme déplacé, l'ensemble mis à jour en 1948 : Le dépôt de Tréboul, trouvé à proximité de la route des Sables-Blancs et préservé grâce à la diligence de P.R.GIOT, alors Directeur des Antiquités Préhistoriques de Bretagne. Ce dépôt, conservé au Musée Préhistorique de Saint Guénolé, présentait la particularité d'être contenu dans un sac de lin dont il restait encore quelques morceaux "fossilisés" par les sels de cuivre. Enterré vers 1400-1200 avant J.C., sa composition variée en a fait un dépôt type pour le littoral atlantique. Le sac contenait des haches à talon, à rebord, entières ou fragmentées, plus ou moins décorées, des pointes de lance, des



éléments de poignards, d'épées, des agraffes, une rouelle et une épingle à béquille. Ces derniers objets, malgré leur taille modeste, revêtent un intérêt important dans cette association, car ils signent l'existence d'influences en provenance de l'Est de la France, du Centre de l'Europe et d'Italie. Une hache à talon et une pointe de lance du même type mais portant une décoration plus élaborée furent découverts, il y a quelques années à Pouldergat.

De la même époque, est le dépôt exhumé près de la Chapelle Saint-Côme en Saint-Nic qui était composé de six belles pointes de lance bien décorées. Dans la même région, un autre dépôt de découverte ancienne, mais publié récemment ; le dépôt de Kermot à été porté à la connaissance du public. Il est composé d'une belle lame d'épée et de plusieurs haches à talon et tranchant étroit, l'une d'elles porte un anneau. Ces objets proviennent-ils vraiment d'un même dépôt ? Ce n'est pas certain. A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, fut mis à jour à Morgat un petit ensemble composé de trois pointes de lance et de quatre haches à talon sans anneau. La céramique du Bronze moyen est connue par des découvertes fortuites comme celle qui s'est produite récemment à Kervigen. Un éboulement de falaise a mis à jour les débris d'une grande urne du type à cordon très caractéristique.

Lors de travaux réalisés dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle à L'Île Tristan, face à Douarnenez, fut récolté un ensemble de bronzes variés. Nous ne savons pas s'ils étaient conservés en dépôt ou s'il s'agit de trouvailles isolées, disséminées sur un habitat. Il y avait en outre : un poignard, des fragments d'épées, trois haches à ailerons brisées et un racloir à bélière rectangulaire. La présence des haches à ailerons qui, sur le plan technologique, constituent une amélioration des haches à rebords, nous fait pénétrer dans le BRONZE FINAL, aux alentours du début du premier millénaire avant J.C..

Sensiblement à la même époque, a été enfoui le dépôt de Kergoustance en

Plomodiern. Il était composé de haches à talon et anneau latéral, de fragments de bracelets décorés, de fragments de lames d'épées, d'une bouterolle de fourreau et d'une pointe de lance d'un type particulier car portant des oeillets à la base des ailerons. Ce dernier détail reflète une influence voire une importation des Îles Britanniques. Dans le domaine technologique, les haches vont acquérir un nouvel artifice pour faciliter et faire perdurer l'emmanchement : "la douille". L'extrémité du manche est entièrement serti dans une gaine métallique, ce qui évitera bien des déboires à l'utilisateur. A Douarnenez, un objet de ce type a été récupéré dans un contexte...Gallo-Romain. Le territoire de Ploaré, a livré plusieurs ensembles sur les villages de Kervellou (31), Le Run (5) et Kerfréaust (18). Dans ce dernier dépôt, plusieurs haches étaient décorées. On peut être étonné de trouver ainsi groupé un tel nombre d'objets quasiment identiques. Cette situation est assez habituelle. Nous ne connaissons pas hélas la composition chimique de ces haches à douilles, mais en Bretagne pour des raisons qui ne sont pas tout à fait éclaircies, on assiste progressivement au cours du Bronze Final, à une modification progressive des alliages. Les haches tant par leur conception que leur composition chimique qui devient fortement plombée, n'ont plus de fonction utilitaire, aussi pense-t-on actuellement à des formes pré-monnaies.

A Kervigen, fut découvert en 1871 un lot de 18 haches à douilles acquises par le Baron Halna DU FRETAY. Au sud du bourg de Crozon, fut mis à jour vers 1883 un ensemble plus varié comprenant des épées, des haches à talon et à douilles. Enfin en 1888, on exhuma à Lezarscoët en Kerlaz, 24 lingots plano-convexes sans doute en cuivre, forme sous laquelle circulait le métal avant transformation.

Dans le cadre restreint que couvre cette petite étude, il est difficile de rendre compte de toutes les influences qui se sont manifestées durant l'âge du Bronze en Bretagne. En fait, au chalcolithique et au Bronze ancien, la présence de vases campaniformes, d'outils composés de



cuire à l'arsenic permet de voir une origine, des relations avec l'Ibérie. Certains bijoux en or ont leur prototype au Portugal. Il est intéressant de noter la répartition principalement littorale de certains objets.

Depuis plusieurs décennies, on a noté la similitude des civilisations des tumulus Armoricains et du Wessex dans le Sud de la Grand-Bretagne. Des rapports existaient déjà au Néolithique ! Pendant des années, les archéologues se sont renvoyés la politesse par dessus la Manche afin de préciser les préséances. Actuellement, on y voit des adaptations locales d'objets d'origine Nordique de la Vallée du Rhin descendus par la Mer du Nord et la Manche avec des composantes issues du substrat et parfois des affinités ibériques sensibles quant aux bijoux en or et argent et vases en argent. De même, les lunules en or trouvées jadis en Armorique, en Grande-Bretagne sont très vraisemblablement de fabrication locale mais inspirées de modèle Irlandais.

AU BRONZE MOYEN, on constate une intensification des relations maritimes dans la Manche et la Mer du Nord. Le groupe de Tréboul présente quelques caractères communs avec certains groupes anglais, des Pays-Bas et de Basse-Saxe. Toutefois, les relations avec la péninsule ibérique ne sont pas rompues mais en partie occultées par l'importance des rapports anglo-irlandais. Les îles Anglo-Normandes ont joué d'ailleurs un rôle de relais dans ces diffusions.

AU BRONZE FINAL, on remarque des parentés entre certains dépôts finistériens (groupe de Rosnoën) et d'autres ensembles du Sud de l'Angleterre dont certains proviennent sans doute de naufrages, de l'embouchure de la Seine, ce qui démontre l'importance de l'activité maritime. Avec la péninsule ibérique, après la baisse des relations au Bronze moyen, on constate une reprise du "commerce" qui se traduit par la diffusion de nouvelles formes d'épées, telles que les épées pistilliformes, en langue de carpe.

Comme on peut le voir, la mer a joué un grand rôle dans la diffusion et les

échanges à l'Age du bronze en Bretagne, mais on n'a pas encore trouvé d'épave de cette époque. ■

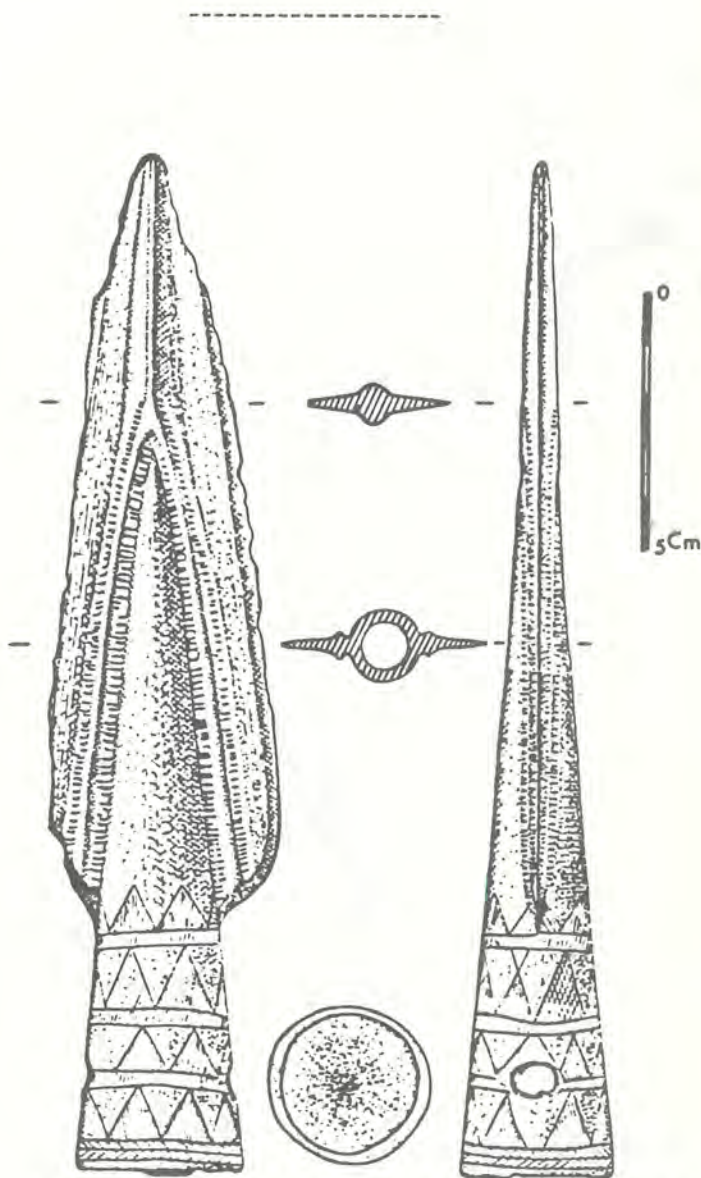
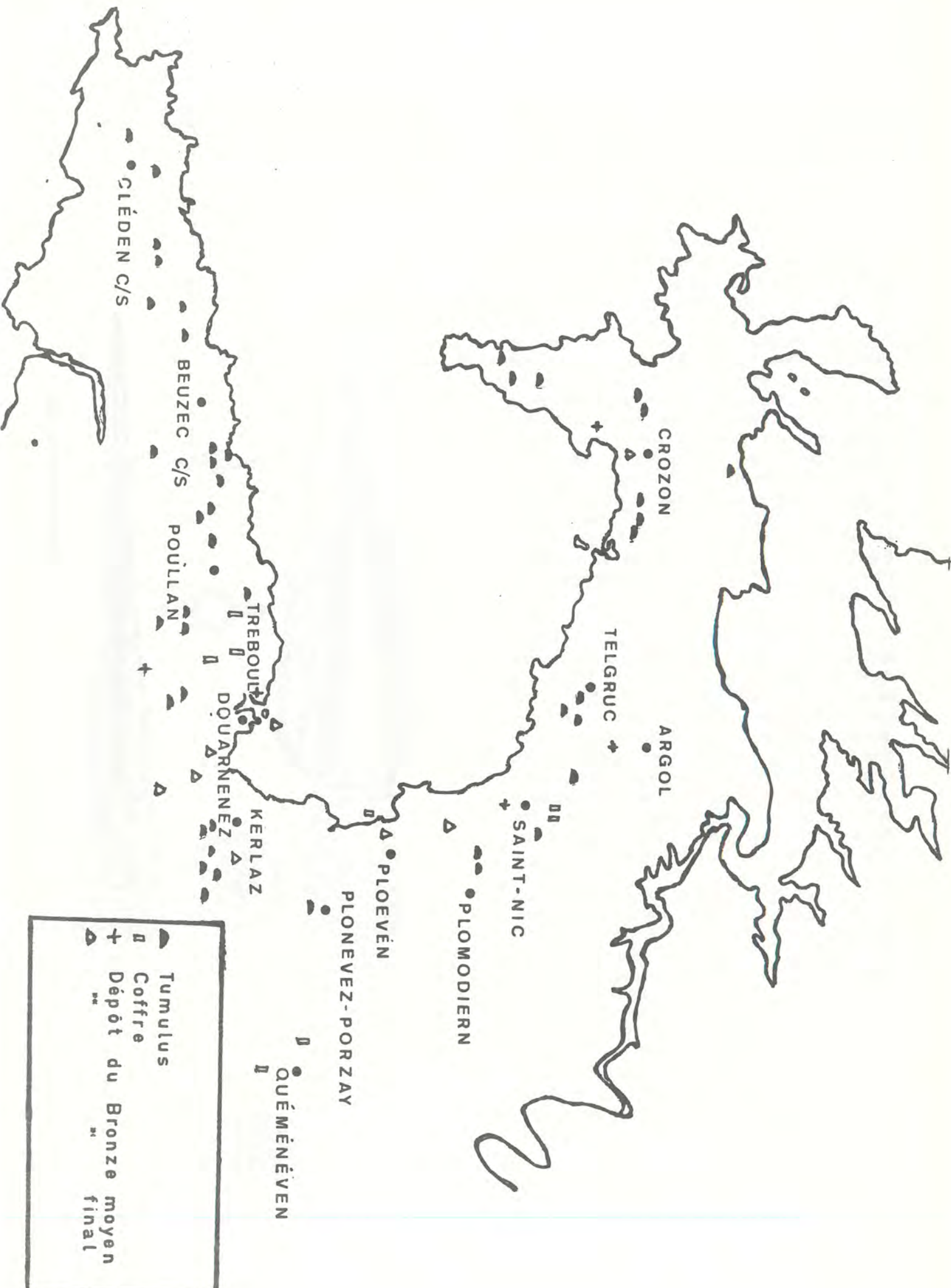


Fig. 1. — Pouldergat, Kerhuel — Pointe de lance du type de Tréboul ornée de triangles incisés sur la douille et de deux lignes de traits sur les ailerons.







- ▲ Tumulus
- ▭ Coffre
- + Dépôt du Bronze moyen
- △ Dépôt du Bronze final



## ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

- GIOT P.R., BRIARD J., PAPE L.  
PREHISTOIRE DE LA BRETAGNE,  
1979, Ouest-France Université, Rennes,  
444 p.
- GIOT P.R., L'ELGOUACH J., MONNIER  
J.L..  
PREHISTOIRE DE LA BRETAGNE  
1979, Ouest-France Université Rennes,  
444p.
- BRIARD J.  
LES DEPOTS BRETONS et L'AGE  
DU BRONZE ATLANTIQUE  
Rennes, 1965, 352p.
- DU CHATELIER P.  
LES EPOQUES PREHISTORIQUES  
ET GAULOISES DANS LE FINISTERE.  
Rennes, Quimper, 1907, 391p.
- BRIARD J.  
LES TUMULUS DE KERVINI EN  
POULLAN, Fouilles de 1971.  
Bulletin de la Société Archéologique  
du Finistère, Tome XCVIII, 1972/1.  
pp. 21-38.
- BRIARD J., PEUZIAT J., ONNE Y.  
DEPOTS INEDITS DU GROUPE  
DE TREBOUL : SAINT NIC et PLOU-  
VORN. (BRONZE MOYEN ARMORI-  
CAIN).  
Archeologia atlantica, Vol. 2, 1979,  
pp. 21-36.
- BRIARD J.  
URNES ET CHAMPS D'URNES  
EN BRETAGNE  
in "Studien zur Bronzezeit", Festschrift  
für W.A. Von Brunn, 1981, pp. 39-62.
- BRIARD J.  
LES TUMULUS D'ARMORIQUE  
Picard, Paris, 1984, p. 304
- BRIARD J.  
L'AGE DU BRONZE EN EUROPE (2  
000-800 AV J.C.).  
Paris, Editions Errance, 1985, p. 211.
- BRIARD J.
- LES RELATIONS MARITIMES A  
L'AGE DU BRONZE DANS LA ZONE  
ATLANTIQUE FRANCAISE ET SES AN-  
NEXES.  
C.T.H.S., 107<sup>ème</sup> Congrès National  
des Sociétés Savantes, BREST, 1982,  
archéologie, pp. 9-24.  
Actes du Colloque de Bronze de Lille  
R.A.P.S.P.F., 1987, pp. 77-78.
- MORVAND J.  
NOUVELLES INFORMATIONS SUR LES  
OBJETS DE L'AGE DU BRONZE A  
SAINT-NIC (FINISTERE).  
Bulletin de la Société Archéologique  
du Finistère, 1984, Tome CXIII, pp. 19-  
25.
- LE GOFFIC M.  
L'ALLEE COUVERTE DE PORZ-  
POUL'HAN EN PLOUHINEC.  
Communication à la journée préhisto-  
rique de Bretagne, Rennes, 24 Octobre  
1987, pp. 15-18.
- MARGUERIE D.  
ETUDE PALYNOLOGIQUE DE  
LA TOURBIERE LITTORALE DE L'ANSE  
DE KERVIGEN (Plomodiern, 29).  
Ibid., pp. 35-37.
- PEUZIAT J.  
L'AGE DU BRONZE SUR LE LIT-  
TORAL DE PLOMODIERN (Finistère).  
Ibid., p. 34.
- LE ROUX C.T.  
DEUX NOUVELLES TOMBES DE  
L'AGE DU BRONZE A QUEMENEVEN  
(Finistère) et MELRAND (Morbihan).  
Annales de la Bretagne, n° 1, 1973,  
Tome LXXX, pp. 7-20.





# PROPOS SUR LES BATEAUX ANCIENS

François BARBAUD

**A** tous ceux qui ont tâté du vieux gréement, la tarte à la crème de tous les Yachts Clubs de la supériorité du voilier moderne paraît toujours bien étrange. Si l'on y regarde d'un peu plus près, tous les arguments avancés sont d'ordre quantitatif (dixièmes de noeuds, degrés de près...), et, bizarrement sont absents des éléments d'appréciation tels qu'esthétique, habitabilité, confort à la mer, surfaces de travail, tous d'ordre qualitatif.

Après tout, il ne s'agit là que d'un signe de notre époque, qui cherche mordicus à se justifier en mesurant le moindre élément quantifiable susceptible de la différencier du passé. Le chiffre obtenu fait son effet, et, pour en revenir à notre sujet, les passionnés de voiliers traditionnels se voient amicalement taxés de passéisme discret, même s'ils se gardent de verser dans le folklore "hardi les gars de la boucane".

Mais après tout est-ce si utile de naviguer pour ses loisirs sur une carène dont le dessin n'est guidé que par les jauges de courses ?

Plaisancier, on navigue pour son plaisir ; point n'est besoin d'un plaisiromètre, qui d'ailleurs, en l'occurrence, pencherait plutôt du côté que vous devinez.

Laissons parler nos sens, et le subtil équilibre qu'est chaque bateau traditionnel





nous devient perceptible, sa raison d'être se met à nous imbiber ; il devient le produit d'un lieu, d'une époque, d'un groupe humain, avec ses techniques et son mode social. Sa mer, sa côte, ses hommes, son village, son histoire, son travail sont en lui.

Ce bateau est le compromis lentement mûri de tout cela, au strict minimum nécessaire et suffisant excluant l'artifice superflu, sauf détail esthétique (chiffres à barbes, petites sculptures, etc...), les éléments y sont en prise directe, ils ne s'affichent pas "numériquement" ou "analogiquement" ; le vent y est une force au bout des bras ; sa vitesse est celle de l'eau le long de la lisse et rien d'autre. Sa beauté est celle de ses lignes - sans ajouts, pures - celle de la sobriété efficace de son gréement, de ses matériaux (bruts, directs, clairs), sans l'artifice suspect d'une obscure alchimie d'industrie. Il est né en un lieu dont il nous parle. Par lui, les éléments nous rentrent dans les sens parce qu'il est immédiat ; pas de relais . il ne prend aux éléments que des forces à hauteur d'hommes, qui vont direct au taquet. Il découpe sa part dans le vent, et taille sa route ; qu'il boule, traîne ou tape, ce sont ses galets de grève qui parlent. Sa stricte économie fait que rien n'y est sans raison ; donc tout y parle et force à l'écoute (n'est-ce pas pour cela que les radios s'y taisent ?) creux ou pontés, à corne ou à misaine, étrave droite ou rentrée, cul à voûte ou à tableau, il décrit son métier, celui des hommes qui l'ont construit avec les bois de leurs talus pour qu'il les fassent vivre de la mer. Et chacun y a mis sa marque pour être reconnu de loin, quant il ne lui a pas donné son nom. Il est semblable à ses frères, mais essentiellement différent, car il est animé de tout ce que lui ont donné ceux qui l'ont fait et utilisé. Il a son langage, précis, utile et nécessaire, si j'osais siffler à presser sous la langue (en o'ch, borloket, perch Misan, Marlink...) qui nous fait croire qu'on le connaît, nous prêtant l'air d'un connaisseur

Bref, pour tout dire, il m'a fallu attendre de mettre les pieds sur un voilier traditionnel pour découvrir le jeu de la bôme et du vit de mulet (pauvres mulets), et je préfère le pot au-feu de grand-mère aux hamburgers.

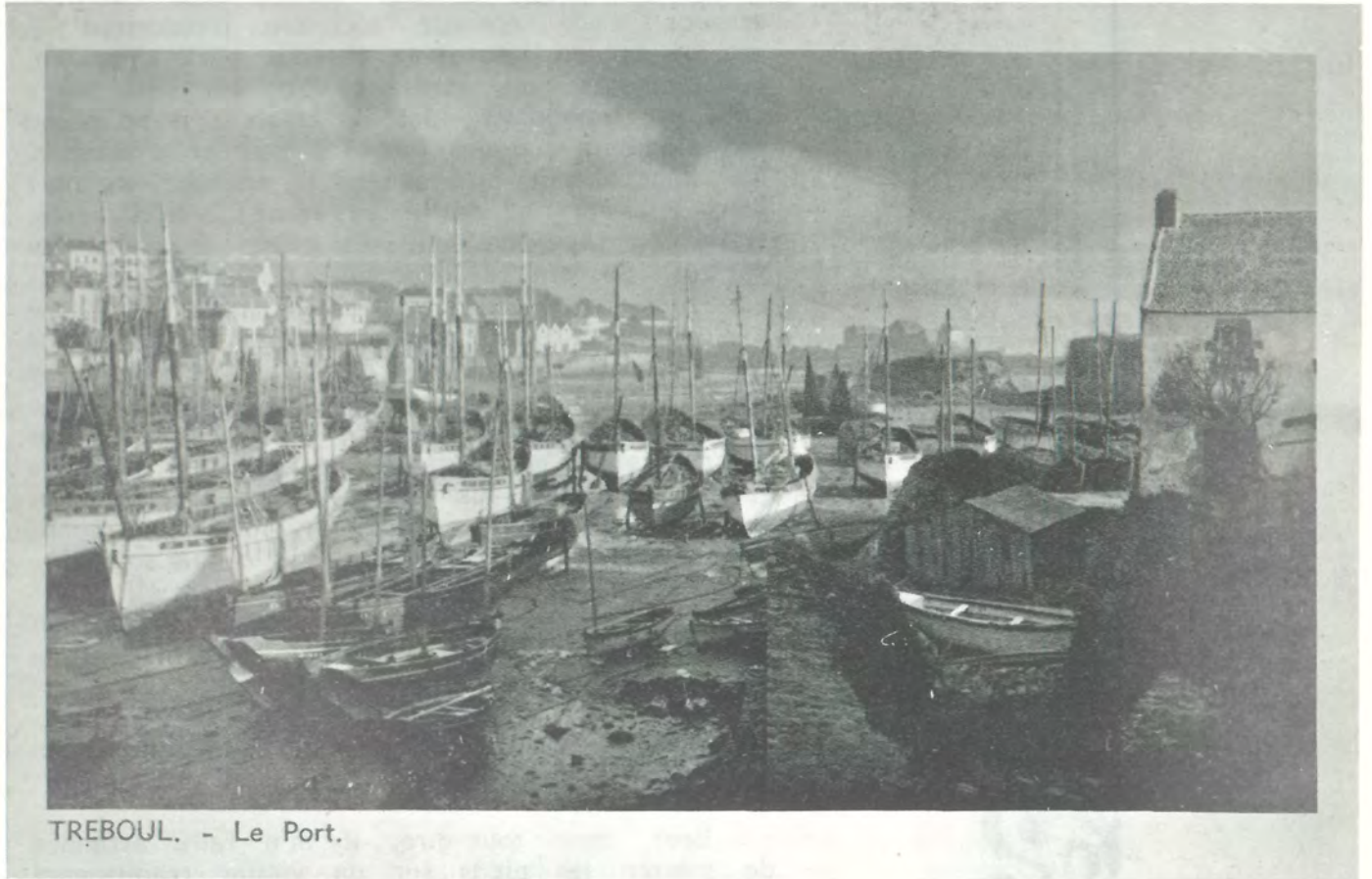
Que ceux que les rêveries d'un voilier de travail n'éveillent pas restent branchés aux



aux winches et aux speeds.

Ne les fâchons pas -j'aime bien quand même de temps à autre titiller ma fibre compétition sur un voilier moderne-. (pour la frime).

Pour le plaisir, laissez - moi mes vieilles amours. Le summum ? la régates de vieux gréements. ■



TREBOUL. - Le Port.



# LE RÔLE DES ASSOCIATIONS DANS LES MUSÉES MARITIMES

## DE L'ASTUCE JURIDIQUE AU RÔLE MOTEUR

Anne BURLAT,

Assistante de développement touristique.

### 3 EXEMPLES ETRANGERS : EXETER, ENKHUISEN, MYSTIC SEAPORT

**L**a mission que j'ai effectuée en 1987 pour la ville de Douarnenez et son projet de "Port-Musée", m'a donné l'occasion d'observer et d'analyser trois réalisations muséographiques étrangères renommées : le "Maritime Museum" d'Exeter en Angleterre, le "Zuiderzee Museum" d'Enkhuisen aux Pays-Bas, Mystic Seaport aux USA. L'étude de ces trois sites culturels se devait bien sûr d'englober tous les aspects de leur offre, de leur organisation, et de leur fonctionnement... Parmi les multiples éléments de réflexion fournis par ces explorations, un des plus intéressants est certainement le rôle joué par les associations à but non-lucratif. Nous allons voir que, selon le musée, ce rôle est fort différent, dans sa nature même et dans son importance et que ces trois cas de figure illustrent bien trois grands types de conception et d'utilisation de la structure associative.

#### 1 er CAS DE FIGURE :

#### "LES AMIS DU MUSÉE DE ZUIDERZEE" A ENKHUISEN (PAYS-BAS) OU LES LIMITES DE L'ASSOCIATION VUE COMME ASTUCE JURIDIQUE.

Fruit d'une volonté gouvernementale, et réalisation entièrement conçue, financée et gérée par l'Etat Néerlandais, le Musée de plein-air d'Enkhuisen, ouvert au public en 1983, est une très grosse organisation : 200 salariés fonctionnaires répartis dans une structure très hiérarchisée où la communication semble souffrir encore des rigidités étatiques et

pesanteurs bureaucratiques. Volonté d'Etat, donc, et projet quelque peu "parachuté" sur la collectivité d'Enkhuisen, l'histoire du Musée n'a guère laissé de place à l'initiative locale et aux mouvements associatifs.

Une association existe cependant, "la Société des Amis du Musée", qui remplit bel et bien une fonction non négligeable dans le fonctionnement interne et la gestion de l'Institution : propriétaire légal des murs commerciaux (6 restaurants et cafés, 5 boutiques de commerces), c'est cette association qui perçoit l'intégralité des droits d'exploitation du site, puis réinvestit cet argent dans une aide indirecte au Musée : Ainsi "les Amis" prennent-ils en charge toutes les éditions promotionnelles et publications du Musée (dépliants, brochures, catalogues, etc) et subventionnent-ils certaines activités ponctuelles (expositions, manifestations, salaires des guides supplémentaires). Sur l'organigramme du Zuiderzee Museum, la "Société des Amis" fait figure de pivot, d'articulation, entre l'Institution culturelle et ses activités commerciales.

Pour le Musée d'Enkhuisen, la structure associative est un astucieux lieu de transit, un bureau de dépôt et de redistribution, pour les fonds annexes du Musée... Les "Amis" gèrent donc les bénéfices des activités commerciales et ils sont les "éditeurs" du Musée, mais ils n'ont guère d'influence sur la vie quotidienne et



publique de l'Institution.

Le bureau de l'association (où on trouve les cadres dirigeants du Musée) n'a qu'une autonomie formelle et ne peut qu'épouser les décisions ministérielles... quant aux effectifs de l'Association ils sont bien modestes et fort discrets : moyennant une cotisation annuelle de 20 florins, une centaine d'adhérents bénéficient de l'accès gratuit au Musée et de l'information complète sur les expositions et les manifestations... Mais ils n'ont aucune possibilité de participer plus concrètement aux activités du Musée. Jusqu'à présent en effet, c'est avec la plus grande défiance que les instances dirigeantes ont considéré le bénévolat, les initiatives individuelles, le travail volontaire, en bref de tout ce qui constitue la réalité d'une vie associative telle que nous l'entendons. Portion d'Etat enclavé dans le territoire communal, le Musée du Zuiderzee ne s'est guère soucié de se créer une assise populaire et locale...

Résultat : une absence de lien social entre le site culturel et ses usagers "naturels" (les habitants d'Enkhuisen fréquentent très peu le Musée et ne font guère cas de l'image qu'il donne à la ville), une séparation totale entre l'Institution et sa collectivité locale (relations médiocres, voire problématiques avec les autorités municipales et la profession touristique).

Une telle situation ne pouvait que nuire au fonctionnement même du musée et au dynamisme de sa structure de travail. En 1986, les responsables prennent conscience de ces problèmes et à partir d'une réflexion venue de la base, le Musée du Zuiderzee se lance dans un vaste programme de réformes.

Il s'agit d'alléger et de démocratiser les structures, de rétablir la communication interne, mais aussi de réaliser enfin l'intégration du Musée à la vie de la Cité : des campagnes de promotion sont organisées en direction des édiles, des hommes d'affaires et des citoyens d'Enkhuisen (réceptions, visites gratuites, invitations, opérations "portes-ouvertes", etc), on prépare l'ouverture de la bibliothèque au grand public, on étudie les moyens de constituer une vraie clientèle d'usagers. Bref, le Musée cherche à

atteindre la dimension sociale qui lui faisait défaut... Parmi les projets des réformateurs, se trouve donc en bonne place la relance de véritables activités associatives (accroissement des adhérents, collaboration avec les associations d'amateurs de voile traditionnelle, ouverture du chantier de restauration aux bénévoles, etc).

Ainsi, d'une existence purement statuaire - une association de papier - les "Amis du Musée du Zuiderzee" pourraient passer à la réalité sociale - un groupe d'individus actif et créatif.

## 2ème CAS DE FIGURE

### L'ISCA AU MUSEE MARITIME D'EXETER (G.B) OU L'ASSOCIATION COMME STRUCTURE DE GESTION, RESEAU INTERNATIONAL ET SOUTIEN LOCAL ACTIF.

En 1964, David Goddard, pour donner corps à son projet de Musée maritime, regroupe quelques amis influents et passionnés de bateaux pour fonder "l'International Sailing Craft Association". Pendant près de 20 ans, c'est cette association à but non-lucratif ("charity" en anglais) qui va entièrement diriger et gérer le Musée Maritime d'Exeter.

Depuis 1986, à la suite de divers démêlés entre le Musée et la municipalité d'Exeter (propriétaire des locaux), L'ISCA n'est plus seule maîtresse à bord et partage ses responsabilités avec un comité directeur émanant d'organismes culturels et touristiques extérieurs. Mais nous ne nous attarderons pas sur les subtilités de cette nouvelle structure interne et regarderons plutôt le rôle joué par la vie associative dans l'histoire et le fonctionnement du Musée Maritime d'Exeter.

Ce rôle est triple : même si elle n'est plus l'unique structure dirigeante du Musée proprement dit, L'ISCA reste seule propriétaire de tous les bateaux du Musée, et, à ce titre, seule responsable de la conservation, de l'entretien, et de la présentation des collections. A Exeter, l'Association est donc d'abord la



gestionnaire des activités muséographiques. C'est pour assurer cette mission essentielle que l'ISCA a lancé en 1987 une grande campagne d'appel de fonds en direction des entreprises et du grand public : les 4 millions de francs que l'ISCA espère ainsi recueillir lui serviront à rembourser l'achat récent d'un immense bâtiment qui abrite chantier et salles d'expositions, à financer la restauration de trois grands voiliers, à couvrir l'acquisition de bateaux indiens, pakistannais et birmans, objets menacés de disparition et manquant à la collection.

Mais l'ISCA c'est aussi, grâce au charisme et aux relations personnelles du Major Goddard, un extraordinaire réseau international d'information et de soutien : sur 350 membres, près d'un tiers réside à l'étranger, et un bon nombre y occupent des postes ou des positions importantes dans l'armée, la marine ou les affaires. C'est ainsi que l'ISCA a pu enrichir ses collections et fournir au Musée d'Exeter ses plus belles pièces : partout dans le monde, et notamment dans les anciennes colonies britanniques, se sont trouvés des adhérents ou des amis de l'Association pour signaler la présence d'un bateau exceptionnel, pour en permettre l'acquisition, ou pour en financer le voyage.

Cependant, c'est surtout la troisième facette de l'International Sailing Craft Association qui retiendra notre attention : car contrairement aux "Amis du Musée" d'Enkhuisen, l'ISCA, malgré un effectif local réduit, c'est aussi une authentique activité associative, qui s'inscrit dans la vie sociale de la communauté, et qui permet à des individus de servir, d'agir pour leur passion et de jouir de leur travail. C'est le cas des membres qui vivent à Exeter ou dans sa région (il y a 7 classes de membres dans l'ISCA : "fondateurs", "à vie", "intégraux", "étrangers", "honoraires", "ordinaires", et "juniors") : tous les week-ends d'hiver, une vingtaine de volontaires viennent au Musée travailler sur les bateaux du chantier sous la conduite d'un spécialiste. Peinture, nettoyage, petites réfections, mais aussi, pour les plus expérimentés, les tâches délicates de finition, vernissage et

décoration... autant de gagné pour le budget serré de l'ISCA (les seuls revenus sont les entrées des visiteurs), et, pour les bénévoles, autant de connaissances concrètes acquises entre copains... Dès les beaux jours, ces volontaires pourront naviguer tout à loisir sur les bateaux de l'ISCA : sorties d'une journée ou d'un week-end près des côtes du Devon, essais de manoeuvres avec les goémoniers portugais, ou participation à l'équipage du Major Goddard dans sa traditionnelle croisière de promotion sur la jonque de Hong-Kong.

Tout au long de l'année, le Musée fournit également des occupations aux personnes âgées et aux retraités membres de l'ISCA. Certains adhérents locaux soutiennent l'Association par d'autres moyens : dons en argent, participation aux collectes de fonds, aide gratuite à la promotion du Musée (avant la saison estivale, des milliers de dépliants sont distribués dans les hébergements touristiques de tout le Comté du Devon).

Il faut noter cependant que l'ISCA ne se fonde pas vraiment sur des "bases populaires" : nous avons vu que 100 des 350 adhérents sont des notables d'outre-Manche... on peut y ajouter une autre centaine de membres "hautes catégories" dans toute l'Angleterre, et on pourra dessiner le portrait d'une Association somme toute assez élitiste.

Mais actuellement en position délicate par rapport aux autorités locales (le conflit porte essentiellement sur l'occupation par le Musée des entrepôts de l'ancien port), les responsables de l'ISCA ont plus que jamais conscience de l'importance vitale du soutien associatif : il représente d'abord des milliers d'heures de travail gratuit dont l'ISCA ne saurait se passer pour assurer la maintenance des collections, et c'est pourquoi l'organisation extensive du bénévolat fait partie des actuels projets de l'Association. Mais on sait que la valeur du soutien associatif dépasse le quantifiable : une association vivante peut apporter à une entreprise culturelle la justification morale et l'ancrage social indispensables à son



épanouissement. C'est cela qu'ont compris les dirigeants de l'ISCA et les cadres du Musée Maritime d'Exeter, puisque, comme à Enkhuisen, leur intention est de doter le Musée d'une clientèle locale fidèle... et de transformer ces clients en usagers.

### 3ème CAS DE FIGURE :

#### MYSTIC SEAPORT MUSEUM : UNE ASSOCIATION PUISSANTE AU SERVICE D'UNE GRANDE ENTREPRISE CULTURELLE... UNE REUSSITE AMERICAINE ?

Avec Mystic Seaport Museum, un des plus grands et des plus réputés musées maritimes du monde, les choses sont très claires : la structure associative, avec son histoire, ses buts, ses activités et son développement, sont absolument indissociables de la qualité et de la réussite de ce site culturel.

Mystic Seaport Museum est né de l'initiative d'une poignée d'hommes, passionnément investis dans la préservation du patrimoine maritime de la côte des USA, et particulièrement de leur localité natale, un village de pêcheurs florissant du XIXème siècle.

Dès 1930, l'Association, forte de 27 membres, se fait officiellement reconnaître et commence l'édification du site qui va reconstituer fidèlement l'ancien port baleinier de Mystic.

Les buts de l'Association ("préservé les matériaux, les bateaux et les savoir-faire relatifs à l'histoire maritime afin de faire prendre conscience de l'importance de la mer sur la vie américaine") et le dynamisme des premiers adhérents suscitent rapidement un très grand intérêt : les dons, legs, collectes de soutien et les adhésions affluent. En 1943, l'Association compte 384 membres et le site reçoit 7000 visiteurs. 4 ans plus tard, en 1947, le site accueille 23 000 visiteurs, l'Association comporte 1 128 adhérents, et le Musée se dote de sa première structure professionnelle : 4 salariés permanents issus de l'Association.

En 1951, le nombre d'adhérents est passé à 2 875, celui des entrées payantes à 63 000, et, déjà, est créé un Service de

Volontaires pour organiser le bénévolat, de plus en plus important.

Sautons encore 20 ans : on se retrouve dans les années 70 avec une Association forte de 13 000 membres, et un Musée de 7 hectares doté d'une renommée internationale et recevant 500 000 visiteurs annuels.

Ainsi peut-on regarder les quelques 50 ans d'histoire de Mystic Seaport : un site muséographique qui se développe et s'enrichit régulièrement par étapes (espaces, collections, public et renom) et, parallèlement, le prudent mais constant développement d'une association culturelle.

Mais quelle est aujourd'hui, en 1987, la réalité de "l'Association Mystic Seaport Museum" ?

C'est d'abord la réalité du pouvoir gardé par la structure associative : malgré la considérable évolution du Seaport, qui est devenu une grosse entreprise culturelle (le budget tourne autour de 80 MF) et malgré la prépondérance prise à partir des années 60 par la structure professionnelle (qui détient via les directeurs et cadres salariés le pouvoir exécutif), c'est le bureau de l'Association (50 membres élus par assemblée générale) qui possède la haute autorité, le pouvoir décisionnel final.

Il faut ajouter qu'à travers de nombreuses commissions, ce Conseil d'Administration ("Board of Trustees") prend une part effective à l'organisation concrète du Musée : élaboration des plans à long terme, des budgets de chaque département, des programmes culturels, des politiques d'acquisitions, etc.

Il faut savoir en outre qu'une grande partie des 350 salariés du Musée, que la plupart de ses 45 cadres et notamment ceux qui occupent les plus hautes fonctions, ont commencé par travailler comme volontaires au Musée en tant qu'adhérents de l'Association. C'est pourquoi à Mystic Seaport, on n'observe pas de différence entre l'engagement des membres et des professionnels : tous sont membres de l'association, tous font ou ont fait le même boulot, tous ont choisi de travailler au Musée par passion



personnelle, que ce soit comme salariés ou comme bénévoles. Sur le terrain, il est d'ailleurs difficile de distinguer les deux catégories de "personnel" : mêmes badges, mêmes responsabilités, même autonomie... et nombreux sont ceux qui partagent leurs activités au Seaport entre heures payées et heures de travail bénévole.

Cela nous amène à un autre aspect de la réalité associative à Mystic Seaport : sa vitale importance économique pour le fonctionnement de l'institution. Quelques chiffres d'abord, issus du bilan 1986 :

- 18 000 membres représentant 4 MF de cotisation (8 % des recettes du Musée)
- 320 volontaires ayant fourni 26 754 heures de travail gratuit pour l'année (dans tous les domaines et à tous les échelons)
- 2 400 membres-donateurs ayant apporté 2 MF de "contribution sans restriction" au budget.

On comprend qu'un département spécifique de Mystic Seaport Museum soit consacré à la promotion et l'organisation de la vie associative. Le travail que fournit ce service (5 personnes et 880 000 Frs de budget) pour recruter, informer, relancer, et dynamiser les adhérents, tirent à la fois du militantisme et du marketing :

On lance de véritables campagnes d'adhésions avec actions sur le site, opérations portes ouvertes, mailings, promotions dans les salons nautiques et les publications maritimes, etc. Le but est évidemment d'accroître le nombre d'adhérents et le volume du soutien financier.

Mais il s'agit aussi de maintenir et même d'améliorer constamment la qualité de cette vie associative :

- information des membres (réunions, publications internes, courrier, etc),
- organisation des activités (manifestations, assemblées, élections, chantier de bénévoles, etc... mais aussi fêtes, banquets, voyages, croisières et stages réservés aux adhérents)
- offre réservée aux membres (réductions, priorités et avantages multiples sur tout les produits et toutes

les prestations du musée).

C'est sans doute sur ce dernier point -la qualité de la vie associative- que Mystic Seaport est le plus exemplaire.

Ce ne peut-être sans contrepartie, en effet, qu'une association bénéficie d'un tel engagement de la part de ses membres :

- que tous les ans, 320 personnes offrent allègrement leur temps et leur énergie sur le site du Musée ;
- que sur 18 000 adhérents on ait pu dénombrier 6 000 membres actifs, c'est à dire réellement impliqués dans la vie du Seaport que ce soit comme volontaires, relais d'information, participants réguliers aux activités ou donateurs ;
- que chaque année le Musée enregistre entre 30 000 et 40 000 entrées gratuites d'adhérents.

Ce n'est certes pas sans contrepartie et il suffit de vivre un temps à Mystic et de rencontrer des membres de l'association pour comprendre : 80 % des adhérents (catégories "individuelles" et "familiales") habitent le Connecticut ou les états limitrophes, si ce n'est la région de Mystic. Ce sont les usagers du Musée qui, pour une modique somme annuelle, vont pouvoir accéder à tous les loisirs et services culturels du site, bénéficier des réductions sur les stages ou les livres, rencontrer dans une ambiance chaleureuse les meilleurs spécialistes de l'histoire maritime, pratiquer la voile ou le canotage sur la flotille de répliques, participer aux fêtes et aux rassemblements...

Mais les motivations sont également d'un autre ordre : on est frappé par le fort sentiment d'appartenir à une communauté culturelle, de soutenir une mission historique, dont témoignent ces simples usagers.

Quant à ces membres particulièrement engagés que sont les volontaires, si ils se voient offrir toutes sortes d'avantages et gratifications supplémentaires (fêtes, soirées, spectacles, croisières, priorités diverses, etc), ils sont essentiellement motivés par le plaisir de travailler sur ce site exceptionnel, dans une ambiance de liberté et de communauté,



par l'occasion qui leur est donné de vivre une véritable expérience maritime, par la fierté de participer à une oeuvre collective de cette qualité.

A Mystic Seaport on a l'exemple idéal des rôles potentiels de la structure associative dans une entreprise culturelle :

- . gestionnaire efficace parce qu'acceptant les critères du professionnalisme ;
- . soutien économique vital parce que suivant toujours une politique de développement dynamique ;
- . lieu social vivant parce que permettant l'investissement concret des individus et leur épanouissement dans une réalisation collective... une réussite américaine ? ■

\* Anne BURLAT nous contraint à placer bien haut nos ambitions associatives et décrit nos responsabilités.

Ceci n'est qu'un aspect de son remarquable travail qui sera le sujet de notre bulletin n° 3 à paraître en juin 1988.

Michel PHILIPPE,  
Président de Treizour.





# LETTRE

## DE "FLEUR DE LAMPAUL"

Charlie HERVÉ-GRUYER,  
lors de la présentation de DOUARNENEZ 1988.



Bonjour Michel,

"Fleur de Lampaul" est bloquée par des vents contraires au Portugal. J'en profite pour m'attaquer aux nombreux papiers en retard et je viens de lire avec intérêt, le premier bulletin de TREIZOUR que vous avez eu la gentillesse de nous envoyer. Merci et bravo ! C'est agréable d'être informé de ce qui se passe.

Mais voilà que les remords me rongent et remontent à la surface je ne t'ai toujours pas renvoyé le livret en breton avec la photo de "Fleur de Lampaul" que tu m'avais confié lors de notre passage à Douarnenez. J'en ai honte !

Ces derniers mois ont été si chargés avec la Croisière du Livre et la préparation de l'expédition actuelle que j'ai toujours remis cela au lendemain et voilà ! Maintenant je préfère ne pas le poster du Portugal et te l'enverrai avec un agrandissement, joli, bien qu'un peu flou, de cette photo !, en recommandé et de France.

"Fleur de Lampaul" débute un périple de 6 mois avec des enfants vers l'Afrique. Nous sommes arrivés ici en 4 jours (pour 700 M, voile et moteur), puis filons vers Madère. Au programme, une étude sur les baleines. La cale retrouve son visage d'ancien caboteur, avec arrimées partout, des barriques, des caisses de matériel médical pour la Casamance, divers équipements, des paniers pleins de vivres...

Nous avons un équipage pas toujours facile mais qui fait de rapides progrès et, mis à part le



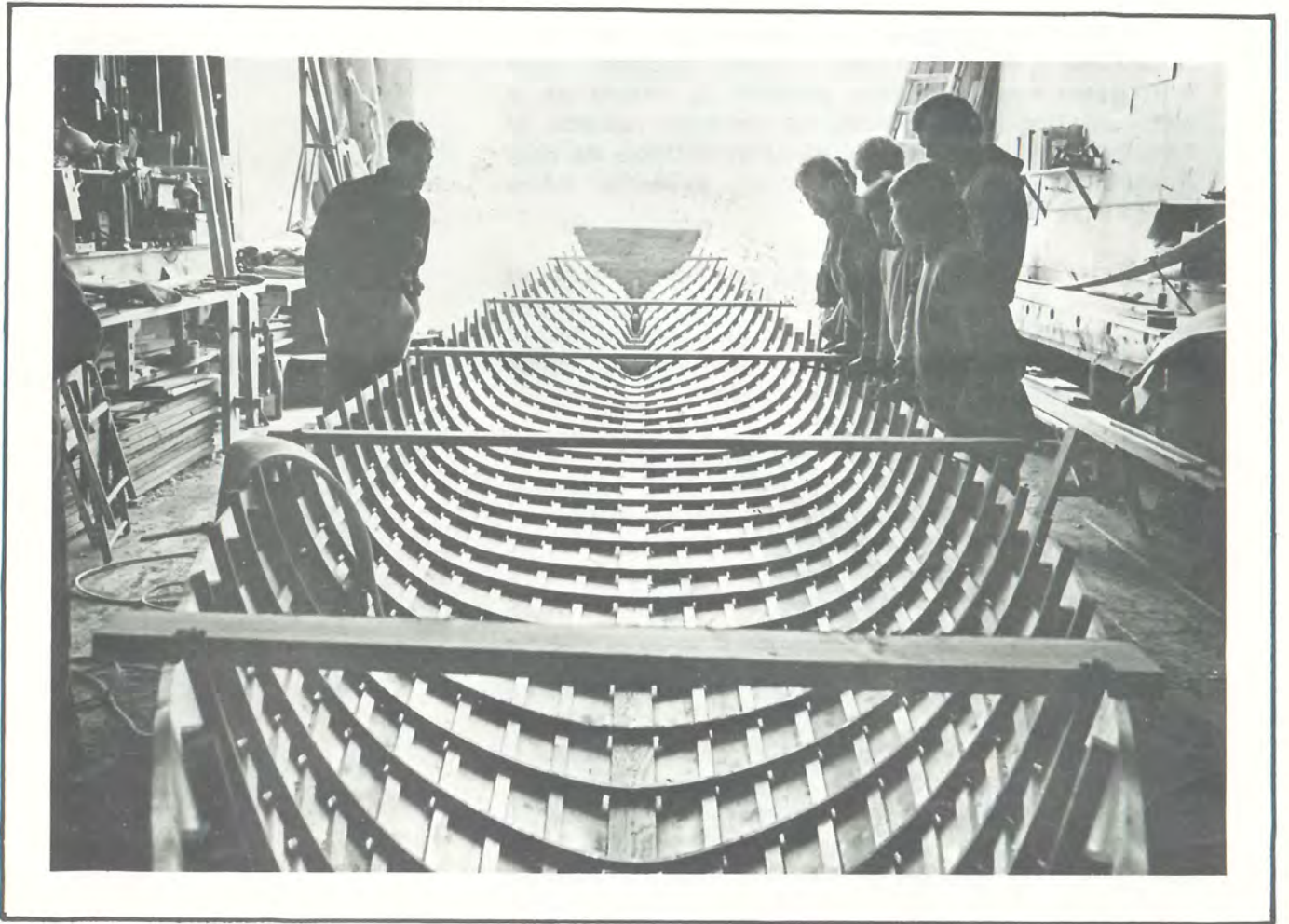
*planning trop minuté (comme toujours), ce voyage s'annonce intéressant.*

*L'an prochain, nous espérons remettre la Croisière du Livre qui a été un succès (120 000 visiteurs) et, bien sûr, venir à Douarnenez. Là, avec le bateau au point et ses anciens patrons à la barre, ça va gazer !*

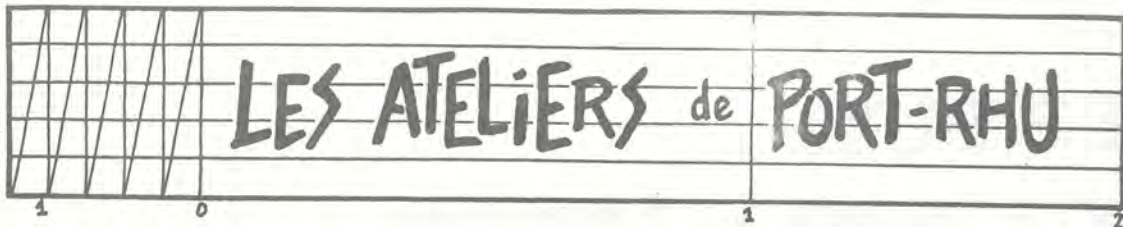
*J'espère avoir le plaisir de te revoir bientôt.*

*Bon courage pour TREIZOUR,*

*Amicalement,*







**C O N S T R U C T I O N S   R E P A R A T I O N S   N A V A L E S   B O I S**  
**B o u l e v a r d   d u   G é n é r a l   d e   G a u l l i e**  
**2 9 1 0 0   D O U A R N E N E Z   -   0 9 8 . 9 2 . 0 1 . 3 3**

Au cours du stage de charpente marine 86-87 organisé par la F.R.C.M ; trois stagiaires : Yves BRET, Daniel LE ROY et Pascal DUVAL ont l'idée de créer un chantier naval bois à DOUARNENEZ.

Dans les mois qui suivent, cette idée se transforme en un réel projet qui, après maintes démarches et grâce aux aides fournies par J.L DAUGA, la Municipalité et tous les organismes qui gravitent autour du Musée du Bateau, finalement se concrétise par la naissance d'une petite entreprise de réparation et construction navale bois : SARL LES ATELIERS DU PORT-RHU, qui comme la dénomination l'indique, sont implantés depuis le 1er Septembre 1987 aux abords du Port-Rhu, face au cimetière de bateaux. Site magnifique qui a connu naguère une activité prospère en construction navale, et qui à cet effet, mérite de retrouver toute son effervescence.

Aujourd'hui notre chantier fonctionne. Nous avons dorés et déjà réalisé deux constructions et effectué plusieurs réparations en pêche et plaisance.

Pour ce qui est de la construction, nous avons lancé une petite embarcation voile-aviron de 4 m construite en latté-collé = L'IROISE, que nous comptons commercialiser sous forme d'une petite série. Ce bateau est remarquable de par son maniement aisé, sa rapidité et sa grande stabilité.

Dans un proche avenir, nous souhaitons mettre en oeuvre un pêche -promenade de 5 à 6 m, qui, à partir d'une même coque, acceptera différents aménagements (creux, semi-ponté, ponté + roof...), et sera adapté à divers gréements (au tiers, aurique, sloop...). Voilà pour ce qui est de la création du chantier.

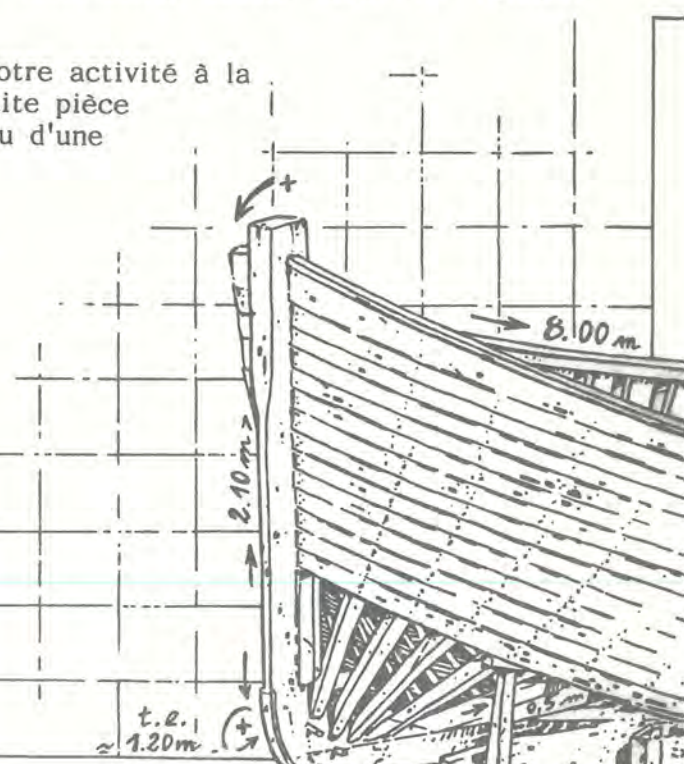
Maintenant nous étudions et réalisons toute construction bois dans ses diverses techniques : à franc-bord, à clin, en latté-collé, double bordé de l'annexe de 2 m jusqu'aux bateaux de 8 m.

Nous consacrons une grande part de notre activité à la réparation pêche et plaisance ; qui va de la petite pièce unitaire jusqu'à la refonte complète d'un pont ou d'une coque.

TREIZOUR se sent un peu le parrain de ce sympathique et jeune chantier.

Vous avez un clin défoncé, un encornat à restaurer, vous voulez monter de jolis taquets, réparer une béquille, modifier un espar, chez eux tout cela est possible et sera bien fait. ■

Michel PHILIPPE,





# LES BUTS DE L'ASSOCIATION

- Participation à la vie du Musée (la carte de membre vous donne le droit à l'entrée gratuite).
- Animation et promotion de l'environnement du Musée (Place, Chantiers et construction du bateaux, Chapelle Saint-Michel).
- Mais aussi, qu'on se le dise, mise à la mer et navigation sur embarcations, chaloupe sardinière "Telenn Mor", bateaux anciens reconstruits ou restaurés, auxquels l'accès est possible aux membres de l'Association.

La cotisation qui vous donne la qualité de membre de l'Association TREIZOUR - Amis du Musée du Bateau est fixée pour 1988 à :

- 50 F rs. membre actif,
- 100 F rs. membre bienfaiteur.

Vous trouverez, ci-après, le bulletin à nous envoyer accompagné de votre cotisation.

L'association TREIZOUR-Amis du Musée du Bateau remercie la Mairie de DOUARNENEZ et son service imprimerie pour le tirage du présent bulletin.

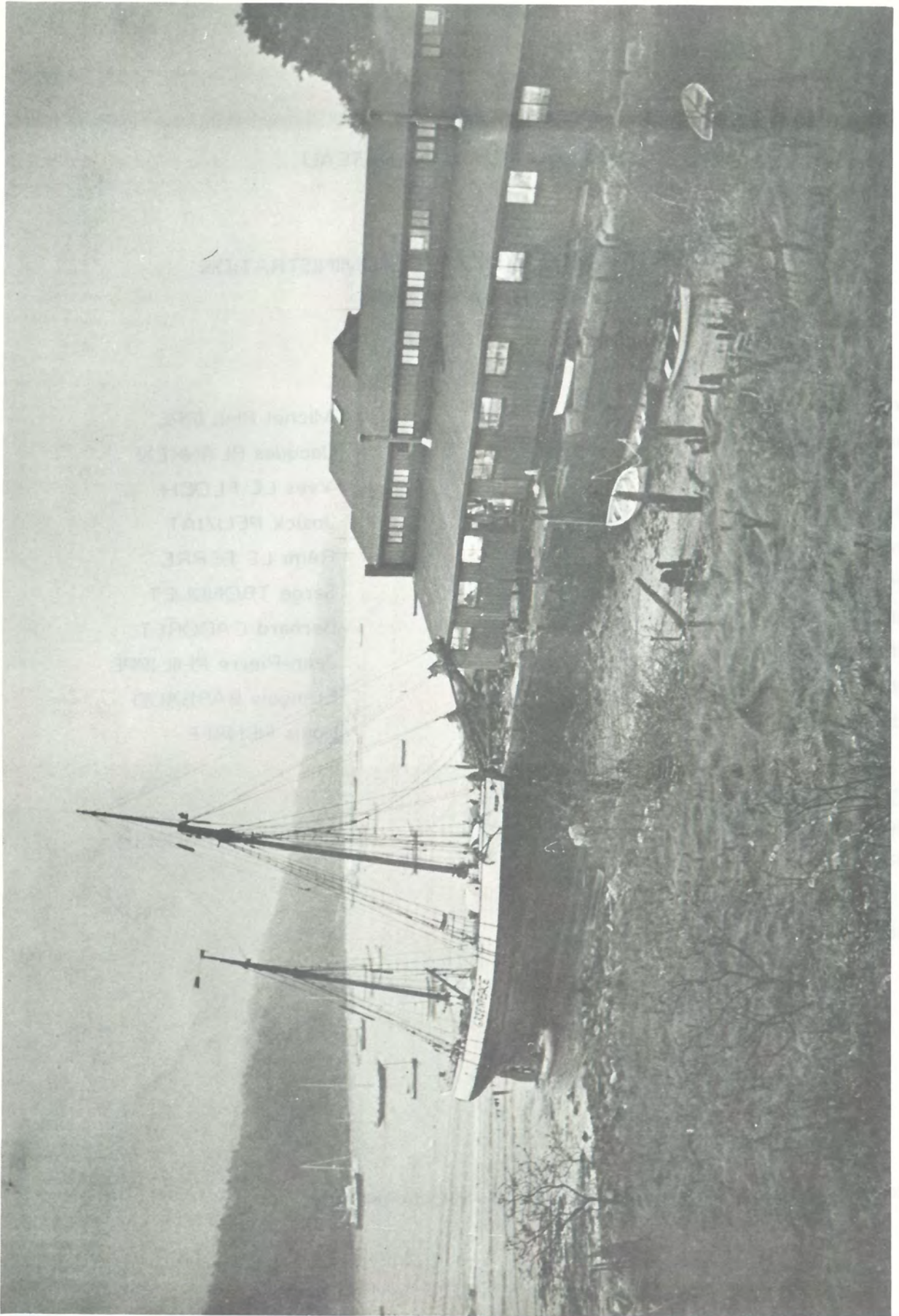


**TREIZOUR**  
AMIS DU MUSEE DU BATEAU

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
AU 1er AVRIL 1987.

Président	Michel PHILIPPE
Vice Président	Jacques BLANKEN
Trésorier	Yves LE FLOCH
Secrétaire	Josick PEUZIAT
Trésorier Adjoint	Rémi LE BERRE
Secrétaire Adjoint Associé	Serge TRONQUET
Administrateur	Bernard CADORET
Administrateur	Jean-Pierre PHILIPPE
Administrateur	François BARBAUD
Administrateur	Louis HENAFF
<u>Membres de droit</u>	
Conservateur du Musée	Denis-Michel BOELL
F.R.C.M	
Le Chasse Marée	
Ville de DOUARNENEZ	







# BULLETIN D'ADHESION

Je, soussigné :

NOM : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Code Postal : ..... Commune .....

Pays (hors de France) : .....

demande mon adhésion à TREIZOUR - Amis du Musée du Bateau pour l'année 19.... et  
règle , ci-joint, ma cotisation de 50 Frs. 100 Frs.

par chèque bancaire  
chèque postal  
autre moyen .....

A ..... le .....  
(signature)

- . Envoyez ce bulletin avec le montant de votre cotisation. Vous recevrez en retour un reçu qui vous permettra de déduire cette cotisation sur votre déclaration fiscale.
- . N'oubliez pas de nous informer de votre changement d'adresse.

**VENEZ AVEC NOUS**

**ADHEREZ A TREIZOUR**

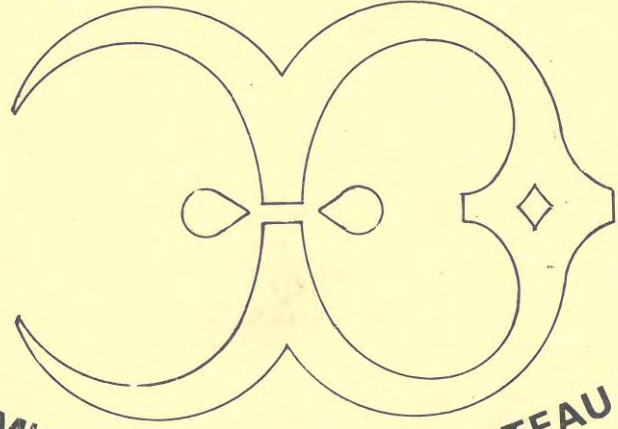
**AIDEZ LE MUSEE DU BATEAU**







**TREIZOUR**



**AMIS DU MUSEE DU BATEAU  
29100 DOUARNENEZ**